

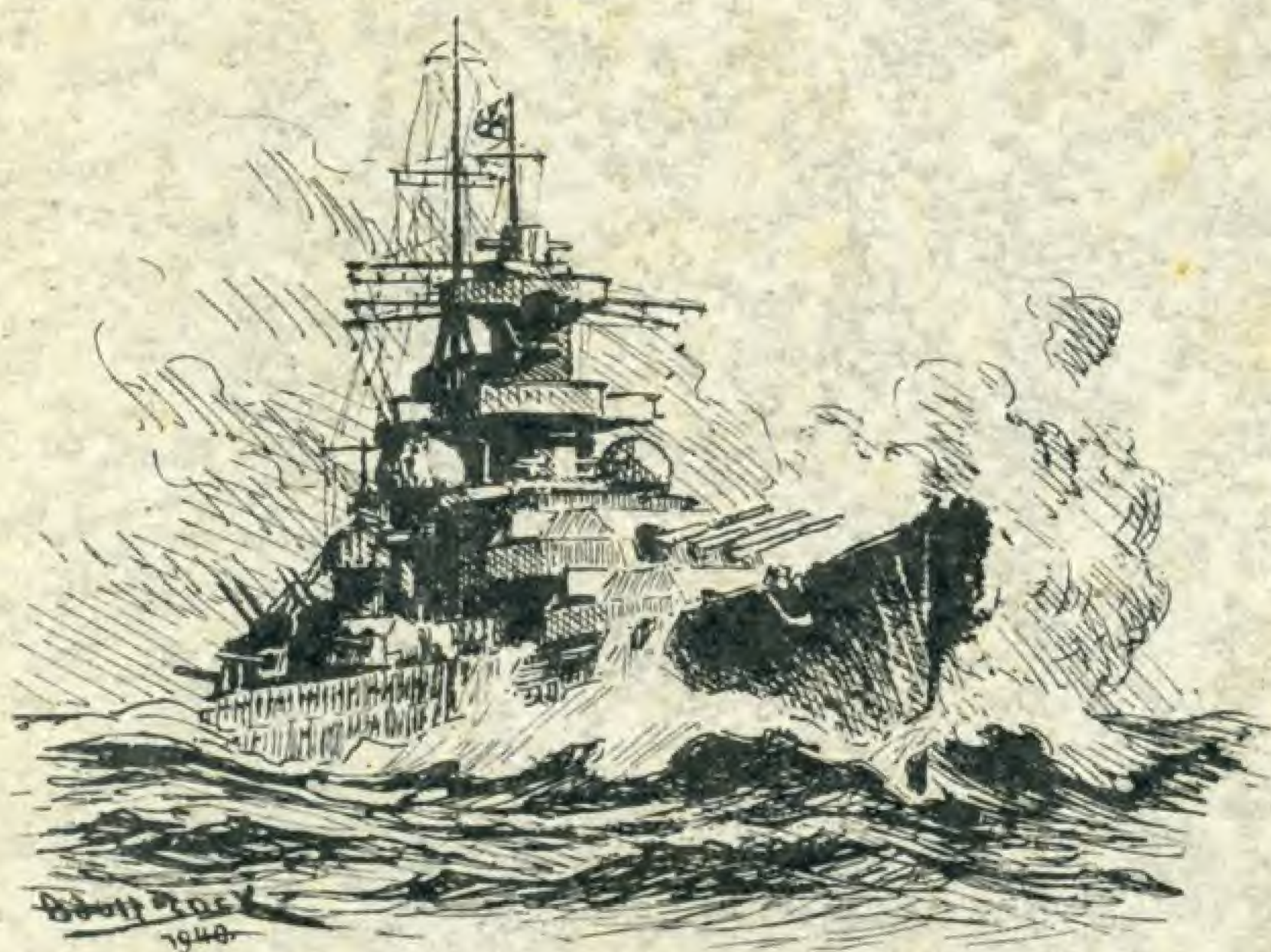
# Kriegsmarine am Feind



H. Bock  
1940

Ein Bildbericht über den deutschen Freiheitskampf zur See





# Kriegsmarine am Feind



# *Kriegsmarine am Feind*

Ein Bildbericht  
über den deutschen Freiheitskampf zur See

von

FRIEDRICH MEIER

180 000 Auflage

Berlin 1940

VERLAG ERICH KLINGHAMMER

# ZUM GELEIT

Der Entscheidungskampf um die Zukunft unseres Volkes stellt unsere junge Kriegsmarine vor schwere Aufgaben. Wir wissen, daß der äußerste Einsatz unserer Flottenstreitkräfte notwendig ist, um England, den hartnäckigsten Gegner unseres Wiederaufstiegs, niederzuzwingen.

Aber es ist kein Zweifel, daß England dieses Mal geschlagen wird. Der Führer hat höchste Anforderungen an die Flotte gestellt. Sie hat diese Aufgaben erfüllt. Das deutsche Volk darf auf die Taten seiner in der Kriegsmarine kämpfenden Söhne stolz sein. Sie haben sich nach den Worten des Führers unvergänglichen Ruhm erworben.

Wir stehen vor dem Endkampf und vergessen nicht, daß noch hart gerungen werden muß. Aber wir sind sicher, daß die Opfer, die wir bringen mußten und die der Kampf noch von uns fordert, nicht vergebens sind. Mit dem Siege geben unsere toten Kämpfer auch dem harten Sterben der im Weltkriege gebliebenen Kameraden einen geschichtlichen Sinn. Sie alle sind die Saat, aus der das freie Großdeutschland der Zukunft hervorgehen wird. Dem Gedächtnis ihres Heldenkampfes soll dieses Buch dienen.

Berlin, den 12. November 1940.



Großadmiral, Dr. h. c.

Oberbefehlshaber der Kriegsmarine





Im Führerhauptquartier.



# August 1939

Seit Monaten bemüht sich der Führer, das uns im Versailler Vertrag an unseren Ostgrenzen angetane Unrecht durch ein friedliches Übereinkommen mit den Polen im bescheidensten Rahmen zu mildern: die alte deutsche Stadt Danzig, seit Versailles unter der Aufsicht des „Völkerbundes“ eine „freie“ Stadt, will und soll heimkehren ins Reich, eine Eisenbahn und eine Autobahn sollen durch den sogenannten „polnischen Korridor“ gebaut werden und die dringend notwendige unbeschränkte Verbindung zwischen der abgetrennten Provinz Ostpreußen und dem übrigen Reichsgebiet herstellen. Dafür wird den Polen die Anerkennung ihrer Staatsgrenzen angeboten, so wie sie sie in Versailles auf Kosten des Reiches erzwungen haben. Wahrlich, eine einmalige Gelegenheit für dieses Volk, für den zusammengeraubten Besitz eine deutsche Garantie zu erhalten.

Aber England und, auf dessen Weisung, auch Frankreich wollen keine friedliche Regelung der brennenden Ostfrage, sie wollen den Krieg mit Deutschland, um es in die Ohnmacht zurückzuzwingen. Unter dem Vorwand, die Freiheit der kleinen Nationen zu schützen, haben die Regierungen dieser beiden Staaten den Polen eine Garantie gegen Deutschland gegeben. Diese Garantie und der Haß gegen alles Deutsche machten die Polen blind und halsstarrig gegenüber allen Vorschlägen des Führers. Sie antworten mit der schärfsten Verfolgung der Reste des deutschen Volkstums, das noch unter ihrer Knute leben muß, mit Mord und Plünderung.

Mit steigender Erbitterung sieht das deutsche Volk Gewehr bei Fuß diesem schändlichen Treiben zu und scharf sich enger um seinen Führer. Von Tag zu Tag wächst die Spannung, nichts deutet darauf hin, daß die Polen noch in letzter Stunde zur Einsicht kommen werden.

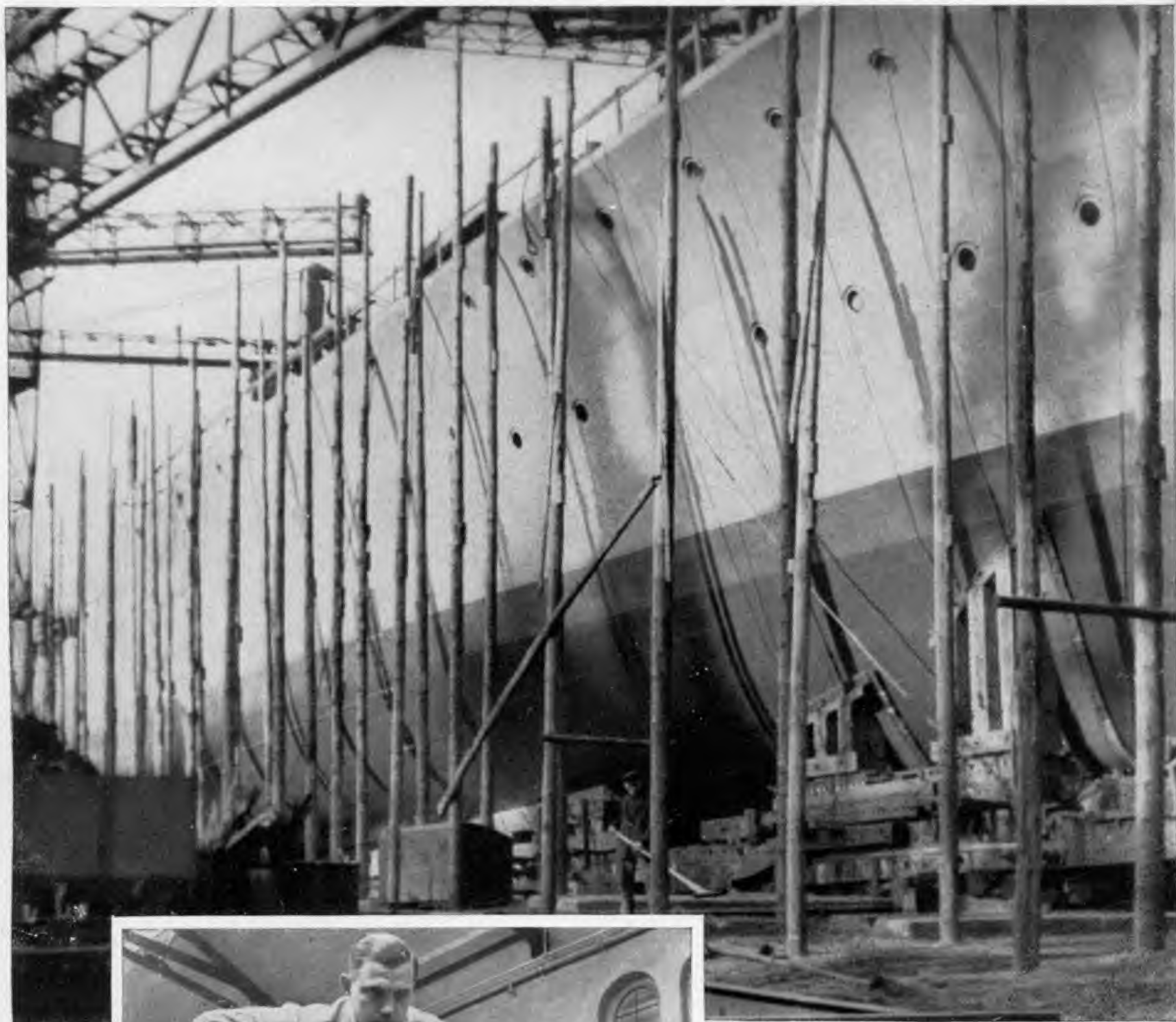
Die deutschen Seestreitkräfte liegen in ihren Häfen bereit für jeden Befehl des Führers.











In den Waffenschmieden  
die Arbeit emsig fortgesetzt.  
stätten der Werften, in den  
fabriken erfüllt der Deutsche  
seine Pflicht, um die Schlag-





en der deutschen Flotte wird  
 gt. In den Docks und den Werk-  
 en Geschütz- und Munitions-  
 e Arbeiter bis zum äußersten  
 g- kraft der Flotte zu steigern.







An der deutschen Nord- und Ostseeküste steht die Marine-Artillerie auf der Wacht.





Der Führer im Reichstag im September 1939.

## An die Wehrmacht!

Der polnische Staat hat die von mir erstrebte friedliche Regelung nachbarlicher Beziehungen verweigert; er hat statt dessen an die Waffen appelliert.

Die Deutschen in Polen werden mit blutigem Terror verfolgt, von Haus und Hof getrieben. Eine Reihe von für eine Großmacht unerträglicher Grenzverletzungen beweist, daß die Polen nicht mehr gewillt sind, die deutsche Reichsgrenze zu achten. Um diesem wahnwitzigen Treiben ein Ende zu bereiten, bleibt mir kein anderes Mittel, als von jetzt ab Gewalt gegen Gewalt zu setzen.

Die Deutsche Wehrmacht wird den Kampf um die Ehre und die Lebensrechte des wiederauferstandenen deutschen Volkes mit harter Entschlossenheit führen.

Ich erwarte, daß jeder Soldat eingedenk der großen Tradition des ewigen deutschen Soldatentums seine Pflicht bis zum letzten erfüllen wird.

Bleibt euch stets in allen Lagen bewußt, daß ihr die Repräsentanten des nationalsozialistischen Großdeutschlands seid.

Es lebe unser Volk und unser Reich!

Adolf Hitler.

Berlin, den 1. September 1939.





## **Tagesbefehl an die Kriegsmarine!**

„Der Ruf des Führers ist an uns ergangen, die Stunde der Entscheidung findet uns bereit, einzustehen für Ehre, Recht und Freiheit unseres Vaterlandes. Eingedenk unserer ruhmreichen Tradition werden wir den Kampf führen in unerschütterlichem Vertrauen auf unseren Führer und in festem Glauben an die Größe unseres Volkes und Reiches!

Es lebe der Führer!“

R a e d e r  
Großadmiral, Dr. h. c.

1. September 1939.





Schlachtschiff



Schwerer Kreuzer



Während Heer und Luftwaffe gen Osten marschieren und am Westwall den Feinden zunächst Halt gebieten, tritt die Kriegsmarine den Angreifern in der Nord- und Ostsee und auf den Weltmeeren entgegen. Wenn auch der Gegner in der Überzahl ist, ihr Angriffsg Geist ist unerschütterlich. Sie weiß, daß der Endkampf um Deutschlands Freiheit bevorsteht. Der Befehl des Führers erfüllt sie mit Stolz und Siegeswillen.

Leichter Kreuzer





Zerstörer —



Torpedoboote —

und Schnellboote  
auf dem Marsch







Unterseeboote auf der Fahrt gegen England.



Vorpostenboote dampfen in die Vorpostenlinie.

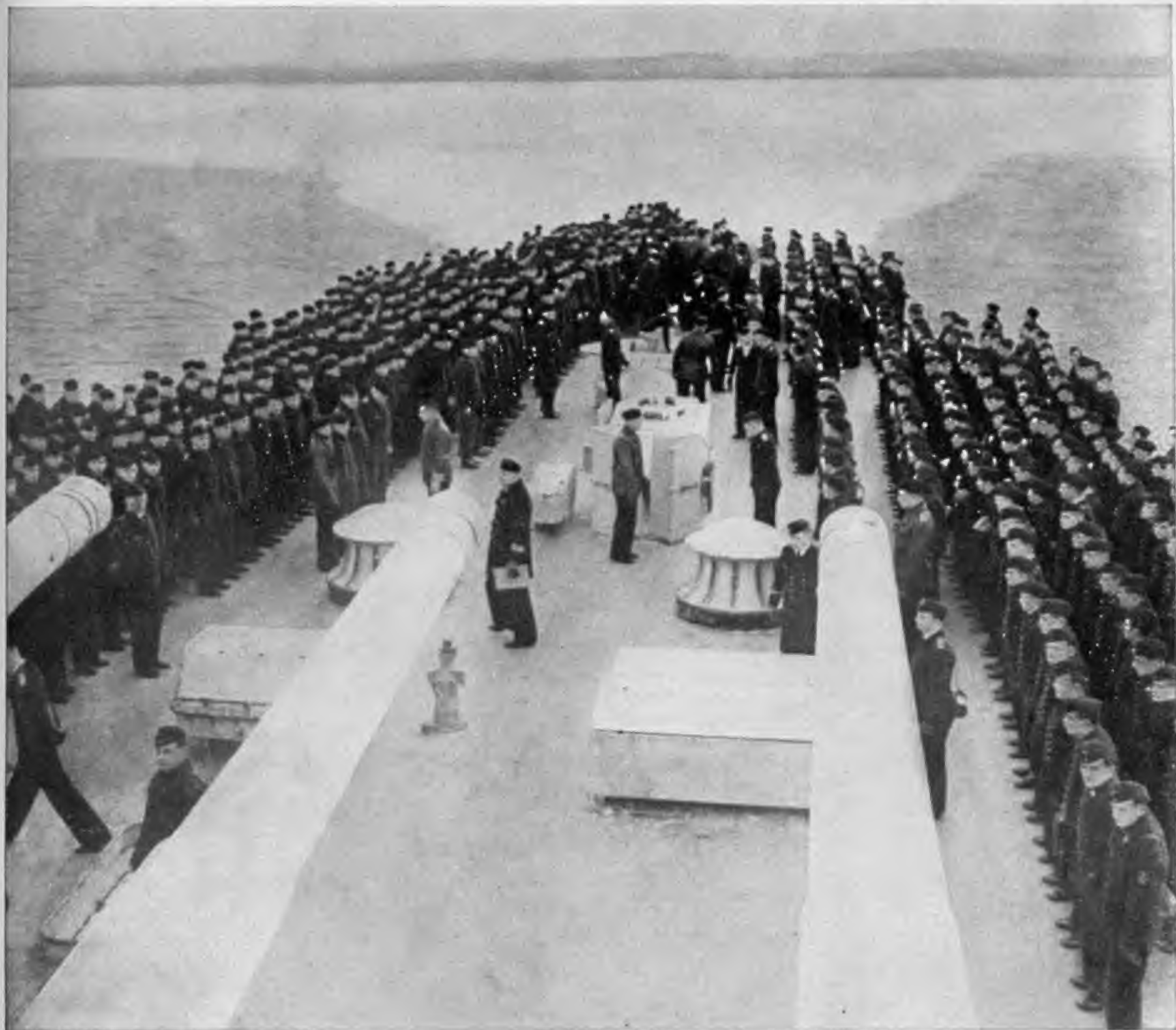




**Minensuchboote und Minenräumboote auf dem Marsch  
in die Minensperrgebiete.**







Die einem Schlachtschiffgestellte Aufgabe wird der Besatzung auf dem Vormarsch bekanntgegeben.



Die Kriegswache wird unterwiesen.



# DANZIGS WIEDERVEREINIGUNG MIT DEM REICH

dnb. Danzig, den 1. September 1939.

Gauleiter Forster hat an den Führer folgendes Telegramm gesandt:

Mein Führer!

Ich habe soeben folgendes Staatsgrundgesetz, die Wiedervereinigung Danzigs mit dem Deutschen Reich betreffend, unterzeichnet und damit in Kraft gesetzt:

## **Staatsgrundgesetz der Freien Stadt Danzig, die Wiedervereinigung Danzigs mit dem Deutschen Reich betr., vom 1. September 1939.**

Zur Behebung der dringenden Not von Volk und Staat der Freien Stadt Danzig erlasse ich folgendes Staatsgrundgesetz:

**Artikel I:** Die Verfassung der Freien Stadt Danzig ist mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

**Artikel II:** Alle Gesetzesgewalt und vollziehende Gewalt wird ausschließlich vom Staatsoberhaupt ausgeübt.

**Artikel III:** Die Freie Stadt Danzig bildet mit sofortiger Wirkung mit ihrem Gebiet und ihrem Volk einen Bestandteil des Deutschen Reiches.

**Artikel IV:** Bis zur endgültigen Bestimmung über die Einführung des deutschen Reichsrechts durch den Führer bleiben die gesamten Gesetzesbestimmungen, außer der Verfassung, wie sie im Augenblick des Erlasses dieses Staatsgrundgesetzes gelten, in Kraft.

Danzig, den 1. September 1939.

gez.: **Albert Forster**, Gauleiter.

Ich bitte Sie, mein Führer, im Namen Danzigs und seiner Bevölkerung, diesem „Staatsgrundgesetz“ Ihre Zustimmung zu geben und durch Reichsgesetz die Wiedereingliederung in das Deutsche Reich zu vollziehen.

In Ergebenheit gelobt Ihnen, mein Führer, Danzig unvergängliche Dankbarkeit und ewige Treue.

Heil Ihnen, mein Führer!

gez.: **Albert Forster**, Gauleiter.



Berlin, den 1. September 1939.

Der Führer hat an Gauleiter Forster folgendes Telegramm gerichtet:

An Gauleiter Forster, Danzig.

Ich nehme die Proklamation der Freien Stadt Danzig über Rückkehr zum Deutschen Reich entgegen. Ich danke Ihnen, Gauleiter Forster, allen Danziger Männern und Frauen für die unentwegte Treue, die Sie durch so lange Jahre gehalten haben.

Großdeutschland begrüßt Sie aus übervollem Herzen.

Das Gesetz über die Wiedervereinigung wird sofort vollzogen.

Ich ernenne Sie zum Chef der Zivilverwaltung für das Gebiet Danzig.

Adolf Hitler.

Berlin, den 1. September 1939.



Marienkirche und Krantor in Danzig.





Das Linienschiff „Schleswig-Holstein“ eröffnet den Kampf um Danzig  
mit dem Angriff auf die Westerplatte.



Abgefeuerte Kartuschhülsen an Deck.





Die Westerplatte brennt.





Der Stoßtrupp rückt  
von Bord.



Die polnische Besat-  
zung ergibt sich —  
und wird abgeführt.



Die Westerplatte nach  
der Übergabe.





Polnische Offiziere  
und Soldaten  
werden vernommen.



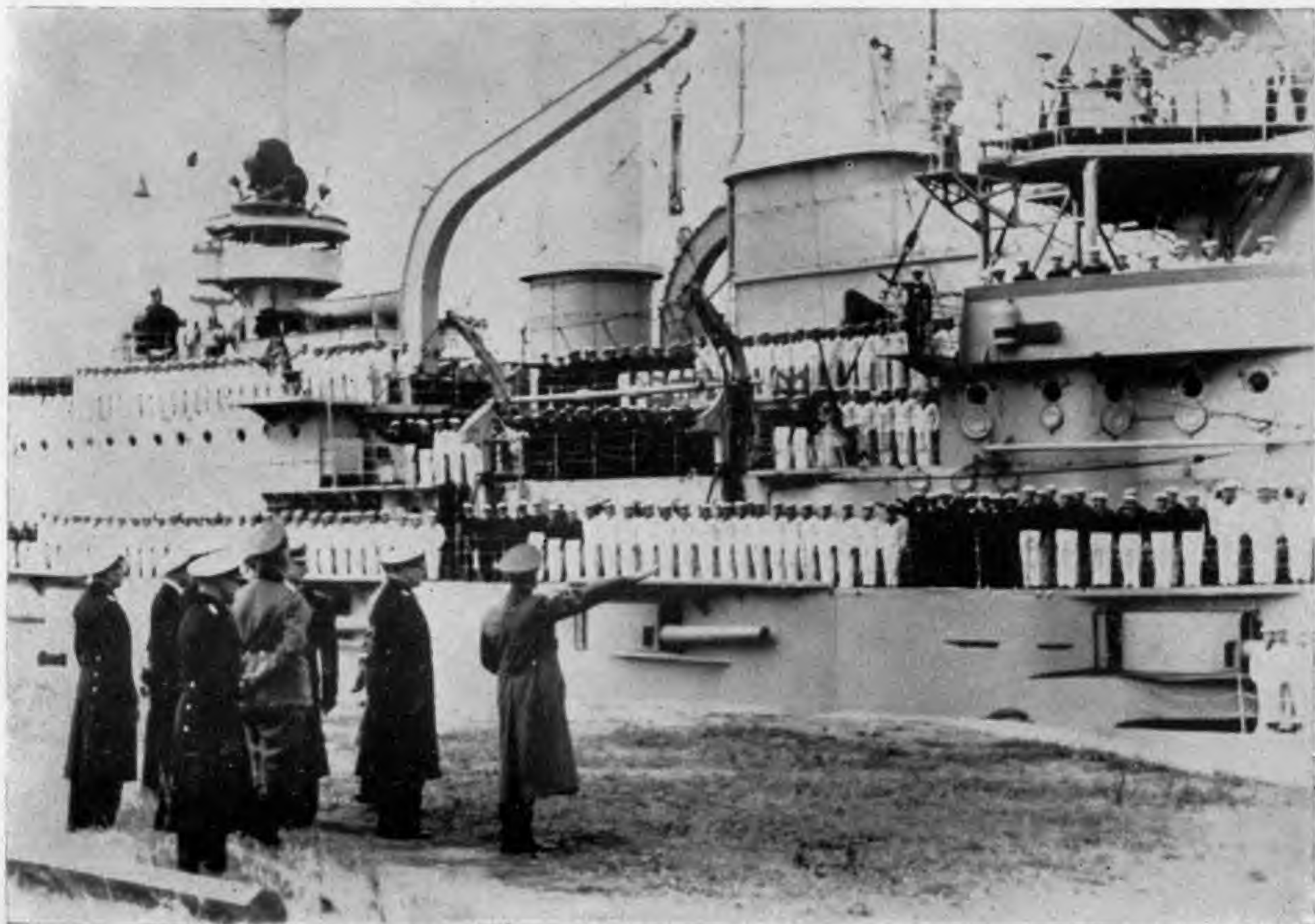
Ein zerstörter  
polnischer Bunker.



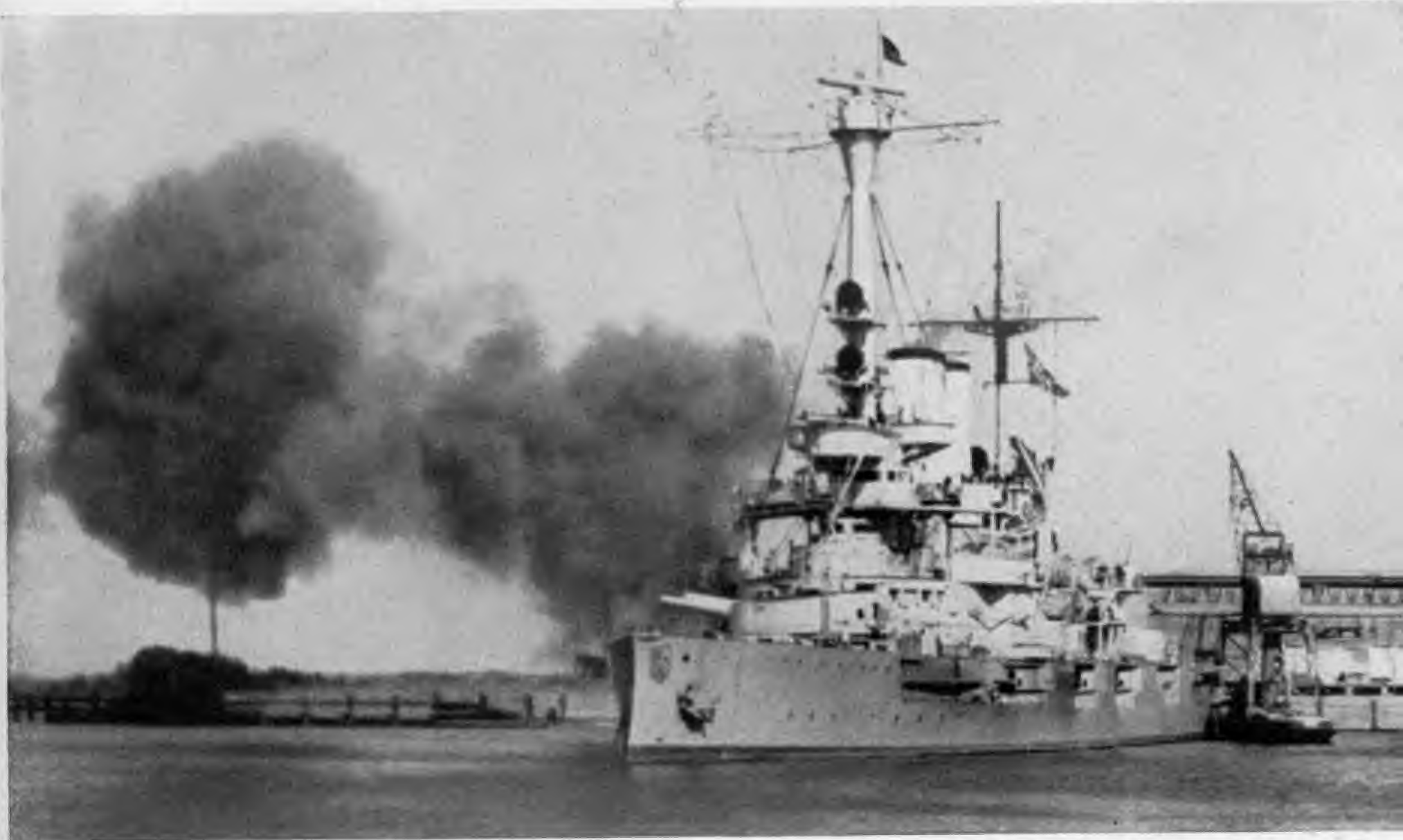




Der Führer besichtigt die Kampfstätten auf der Westerplatte —  
und dankt den Besatzungen der Kriegsschiffe für ihren erfolgreichen Einsatz.







Der Kriegshafen Gdingen wird unter Feuer genommen.

Durch Versenkung von Schiffen haben die Polen versucht, die Hafeneinfahrt zu sperren.

Nach der Einnahme des Kriegshafens wird die polnische Bevölkerung von unseren Matrosen entwaffnet.



Berlin, 15. 9. 39  
Das DAB. gibt bekannt:  
Die Stadt Gdingen ist in  
unserer Hand. Seestreitkräfte  
griffen in den Kampf um  
Gdingen und auf der Hal-  
insel Hela wirkungsvoll ein.  
Die Einfahrt in den Süd-  
hafen von Gdingen wurde er-  
zwungen.







Die Befestigungen auf der Halbinsel Gela werden beschossen.



Der Kommandant der „Schleswig-Holstein“ vor einem Stoßtrupp.



Der Stoßtrupp rückt ab.



Gela wird besetzt.





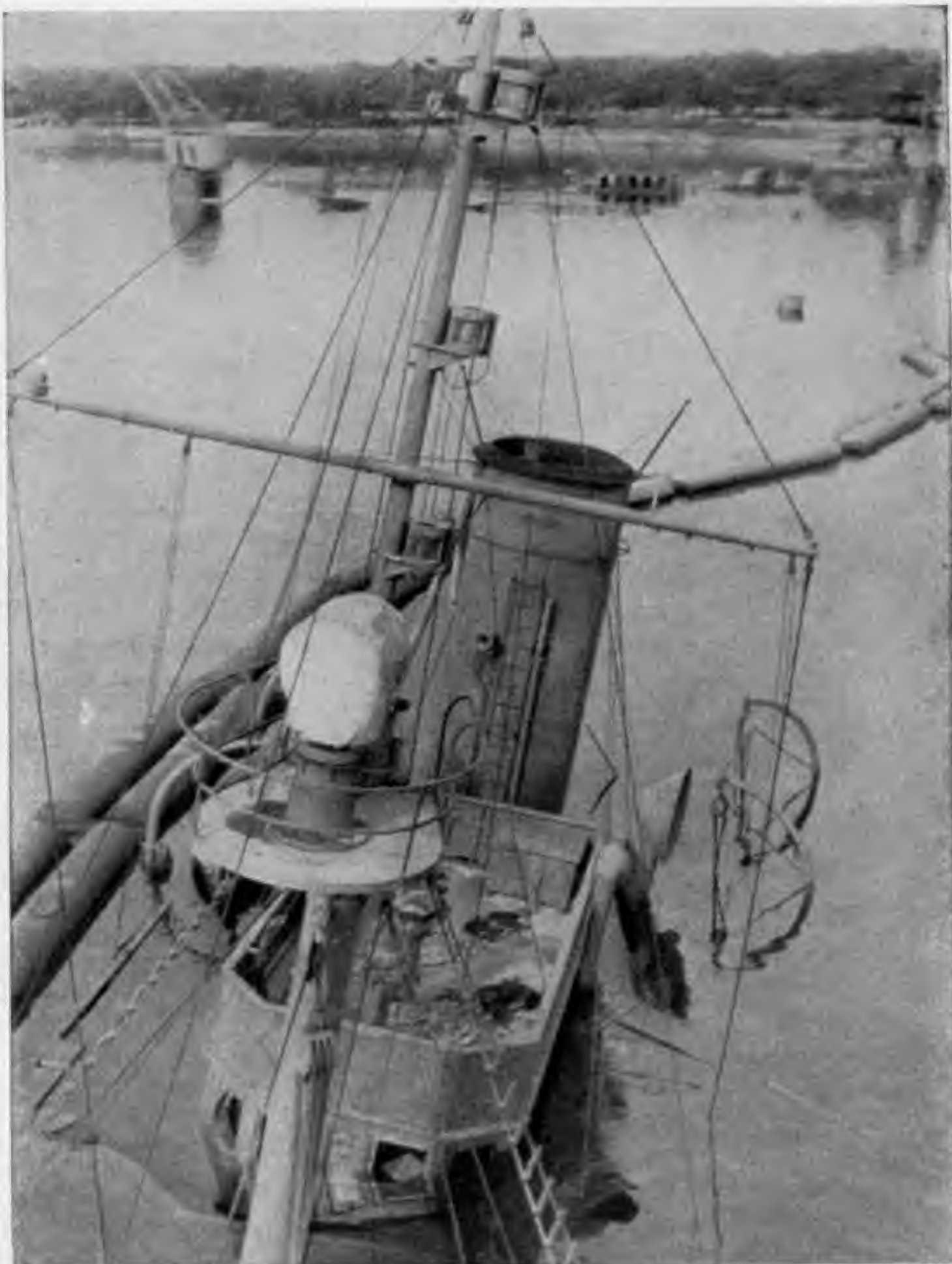
Die Polen haben eingesehen, daß weiterer Widerstand zwecklos ist.  
Die Übergabeverhandlungen haben begonnen.



Der Oberbefehlshaber  
der polnischen Flotte  
(rechts) hat sich dem  
Befehlshaber der deut-  
schen Marineschrei-  
kräfte, Konteradmiral  
Schmundt, ergeben.



Der zerstörte polnische  
Minenleger „Gryf“.



Das versenkte  
polnische Minensuchboot  
„General Haller“

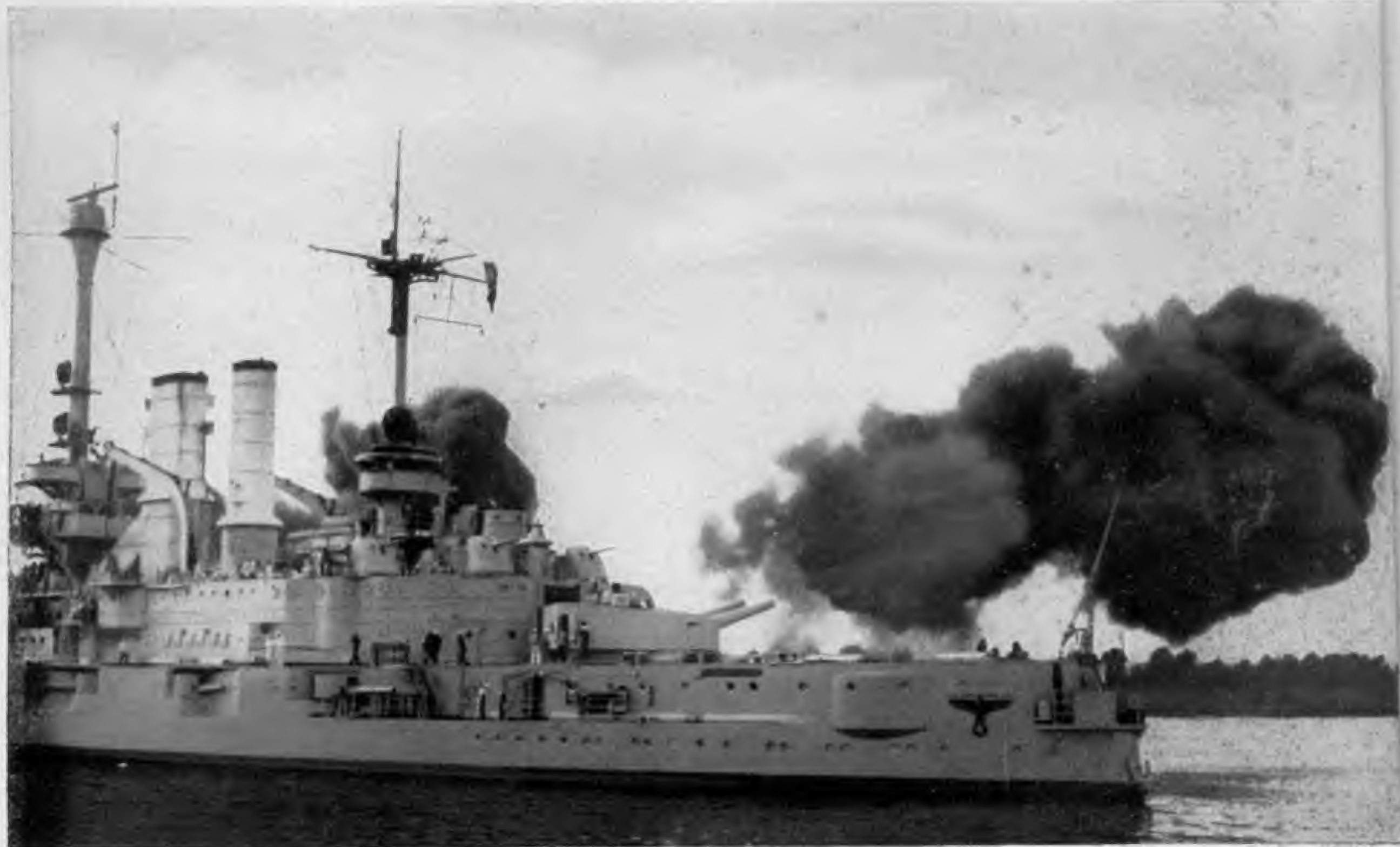






Generalfeldmarschall Göring und Admiral Carls in Gdyniahafen.





Die „Schleswig-Holstein“ greift in den Kampf um Orzysz ein.

Das unterhalb Orzysz gelegene Hafenbecken mit versenktem polnischem Dampfer. Im Hintergrunde liegt ein für die Schulung der polnischen Kriegsmarine benutztes Schiff.

Dieses Geschütz einer polnischen Batterie feuerte auf der Orzyschter Bemppe gegen deutsche Seestreitkräfte.





Anstatt seinen polnischen Verbündeten zu unterstützen, nimmt England ihm noch die letzten Kriegsschiffe und reiht diese beiden polnischen Zerstörer, die vor der deutschen Kriegsmarine flüchteten, in seine Flotte ein. Auch dieser Zuwachs der britischen Flotte ruht bereits auf dem Grunde des Meeres.



Minensuchboote und Minenräumboote säubern die Danziger Gewässer von polnischen Minen.







Die „Schleswig-Holstein“  
läuft in Danzig ein.



Ein Gruß der Danziger:  
„Schleswig-Holsteins  
Brocken brachten den  
Polack auf die Socken“.

Aufmarsch zur Parade  
in Danzig.







Großadmiral Dr. h. c. Kaeder besichtigt in Danzig Abteilungen des Danziger Küstenschutzes und das Linienschiff „Schleswig-Holstein“.



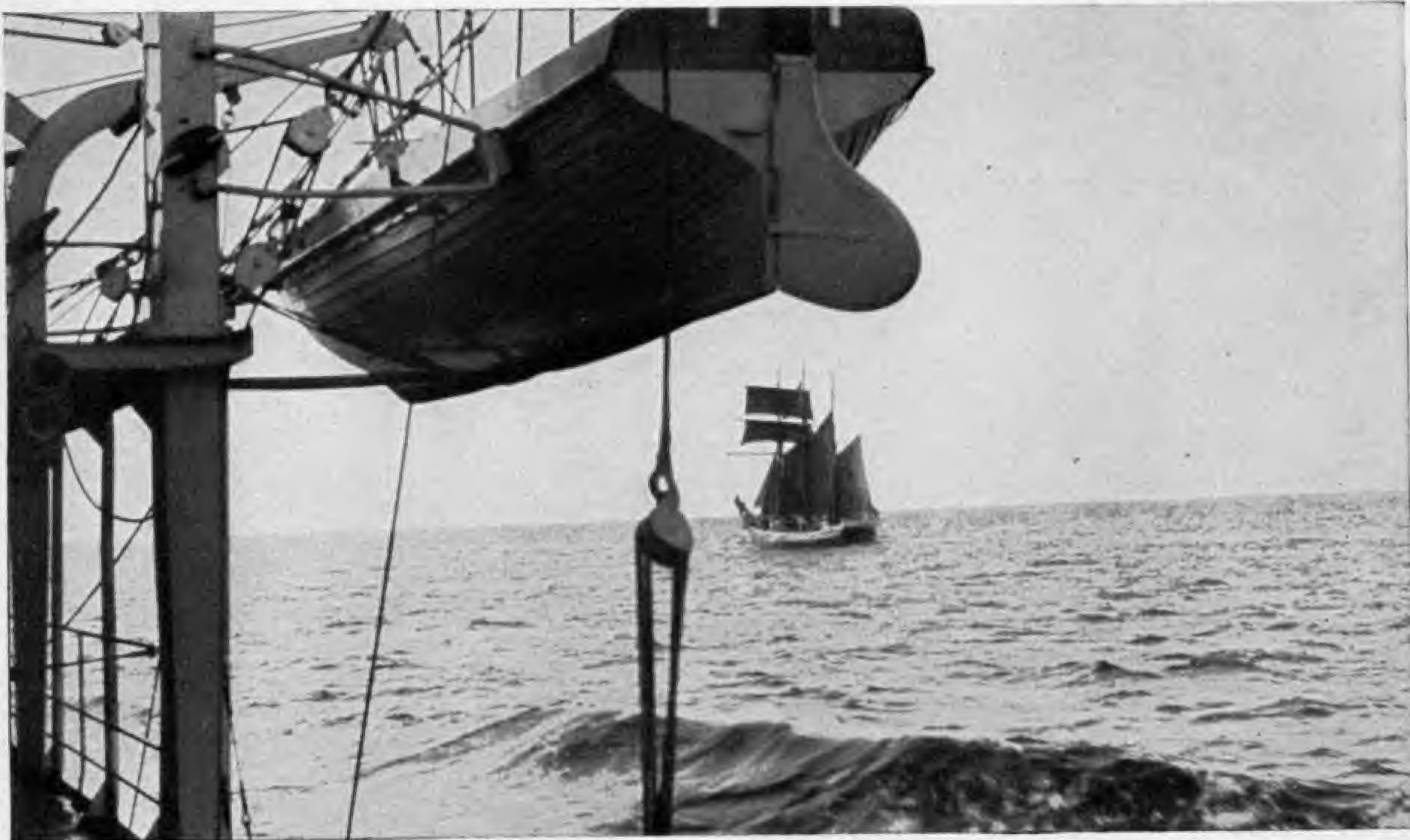
Dem auf der Westerplatte eingesetzten Stoßtrupp der Kriegsmarine wird das Eiserne Kreuz verliehen.



Wenige Tage nach Beginn des Befreiungskampfes im Osten erklärten England und Frankreich den Krieg gegen das Reich. Die nicht in den Danziger Gewässern eingesetzten Seestreitkräfte schützten die Zugänge zur Ostsee und stehen im Kampf gegen die englische Weltherrschaft in der Nordsee und auf allen Weltmeeren. Auf den fernen Ozeanen führen Panzerschiffe und Hilfskreuzer Handelskrieg gegen England



Kreuzer und Zerstörer sichern die Handelswege in der Nordsee.



Begegnung mit einem neutralen Segelschiff.





Torpedoboote auf der Suche nach feindlichen Kriegsschiffen in der Nordsee.

Die Geschütze sind besetzt.







Sturzseen gehen über das Vorschiff.

Der Ausguckposten des  
Schlachtschiffes sieht  
Rauchwolken. Ist es der  
Feind?







Winkspruch an das Führerboot.

Bei Sturm und schwerer See  
heißt es fest auf den Beinen  
stehen.

Auf der Admiralsbrücke. Mit  
dem Scheinwerfer werden Be-  
fehle an die übrigen Schiffe des  
Verbandes übermittelt. Auf-  
genommene Morsesprüche wer-  
den bestätigt. Signalmeister  
und Signalmat nehmen einen  
Morsespruch ab.







In der Kommandozentrale eines Schlachtschiffes. Sie liegt unter dem schützenden Panzerdeck und wird während des Gefechts vom I. Offizier geleitet. Er erhält hier von allen Stellen des Schiffes Meldungen über Treffer und leitet die Bekämpfung der Trefferwirkungen, in erster Linie durch die Leckwehr. — Links im Bilde der I. Offizier, rechts der Leckwehroffizier, davor der Obersteuermann an der Seekarte, in die er laufend den Schiffsort einzeichnet.

Der Maschinenleitstand eines Schlachtschiffes.





# An Kesseln und Maschinen stehen pflichtbewußt die Männer der Technik

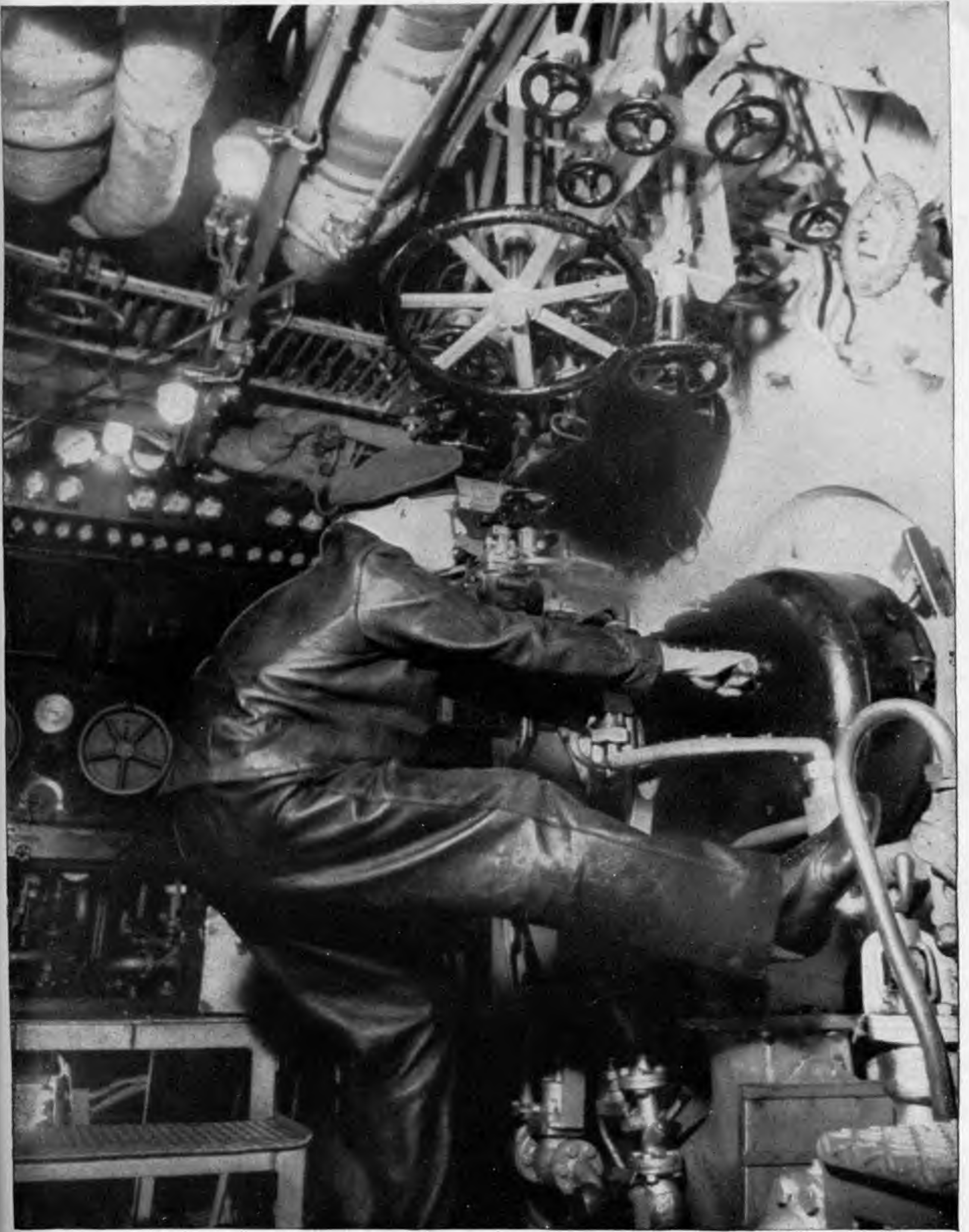


Dampfrohrleitungen



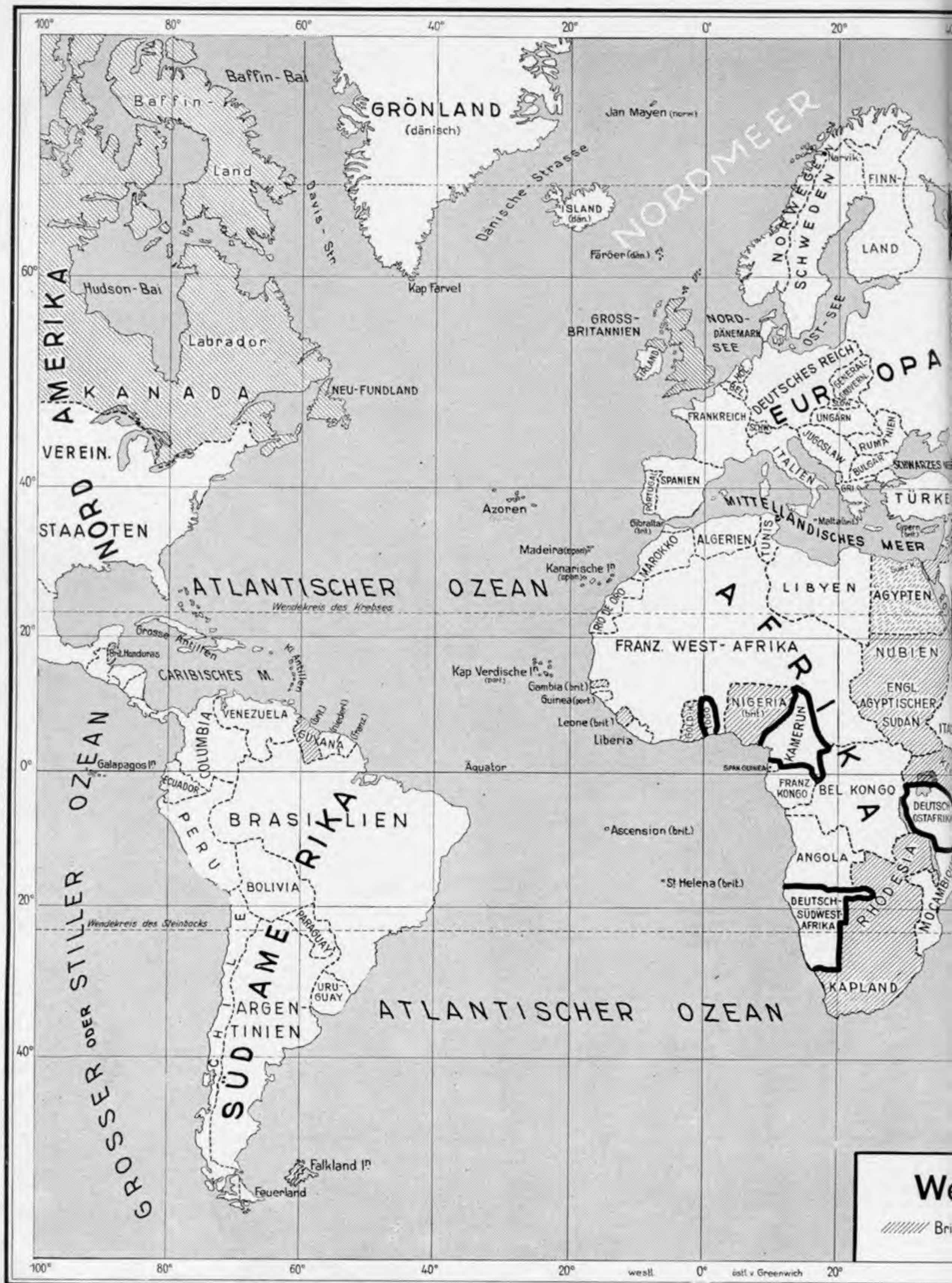
Im Wellentunnel. Verbrauch und Qualität des Schmieröls  
für die drei Antriebswellen müssen ständig überwacht werden.





Der fast zwei Zentner schwere Brenner eines Hochdruckdampfessels wird herausgezogen.







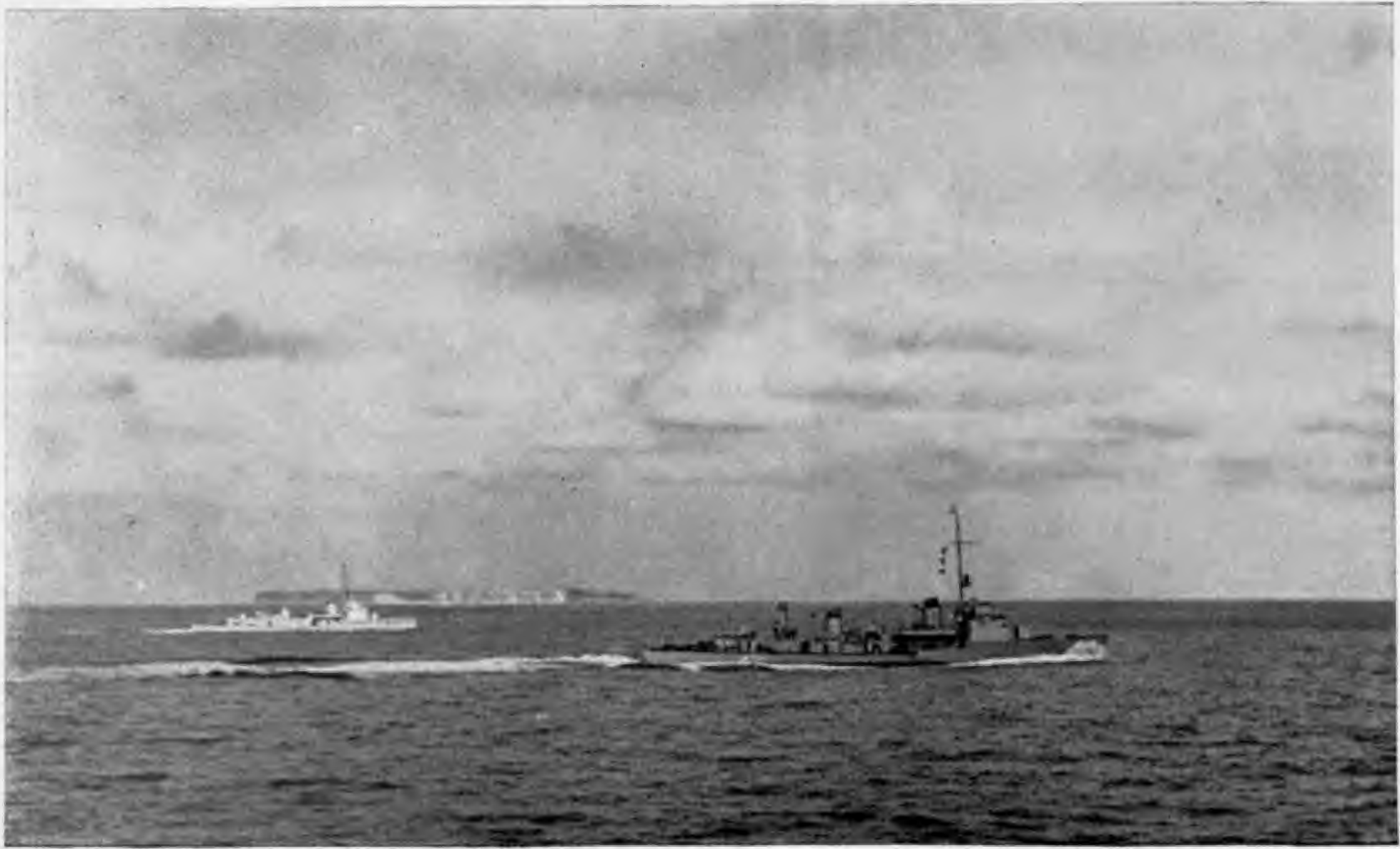


Weltkarte

Asiatisches Weltreich



# Ein Flottenvorstoß in den Nordatlantik



Auslaufende Geleitboote passieren Helgoland.

Der Kommandant eines Zerstörers gibt das Ziel der Unternehmung bekannt.





Berlin, 28. 11. 39

Das DKB. gibt bekannt:  
Deutsche Seestreitkräfte unter  
Führung des Vizeadmirals  
Marshall haben beim Passieren  
der Nordatlantischen Gewässer den  
Seeraum zwischen Faröer und  
Grönland aufgeklärt. Hierbei  
stellten sie in der Nähe von Island  
den britischen Hilfskreuzer „Ra-  
walpindi“, der nach kurzem Ge-  
fecht vernichtet wurde. Es gelang,  
trotz sofort einsetzender Rettungs-  
maßnahmen, nur 26 Mann der  
Besatzung des Hilfskreuzers zu  
bergen.



Ein Schwerer Kreuzer des Verbandes.



Der englische Hilfskreuzer „Rawalpindi“ wird gestellt und vernichtet.

Schweres Wetter ist aufgekommen.







Schlachtschiffe auf winterlichem Kriegsmarsch bei schneidendem Nordost.



Die immer hungrigen Möwen begleiten auch die Fahrt durch das Eis.



Eisiger Wintersturm umpeitscht hoch oben im Vormars den Matrosen, nichts darf ihm entgehen.



# Kriegs- Weihnachten auf See

Der Stellvertreter des Führers,  
Reichsminister Rudolf Heß, ver-  
lebt mit Admiral Marschall den  
Weihnachtsabend bei der Be-  
satzung eines Kriegsschiffes.







Ein neutrales Handelsschiff wird in der Nordsee von einem deutschen Zerstörer gesichtet —  
und angehalten.





Das Prisenummando  
geht an Bord.



Der Prisenoﬃzier fragt den  
Kapitän nach dem Woher und  
Wohin und stellt an Hand der  
Schiffspapiere fest, ob Banngut  
geladen ist.







Der Laderaum ist geöffnet.

Auch die Besatzungen der Handelsdampfer werden auf Vollzähligkeit und Nationalität geprüft.







Ein anderes Handelsschiff wird mit dem Signalscheinwerfer angerufen und gestellt.



Die Ladung ist verdächtig. Das Schiff muß dem Zerstörer zur Untersuchung in einen deutschen Hafen folgen.





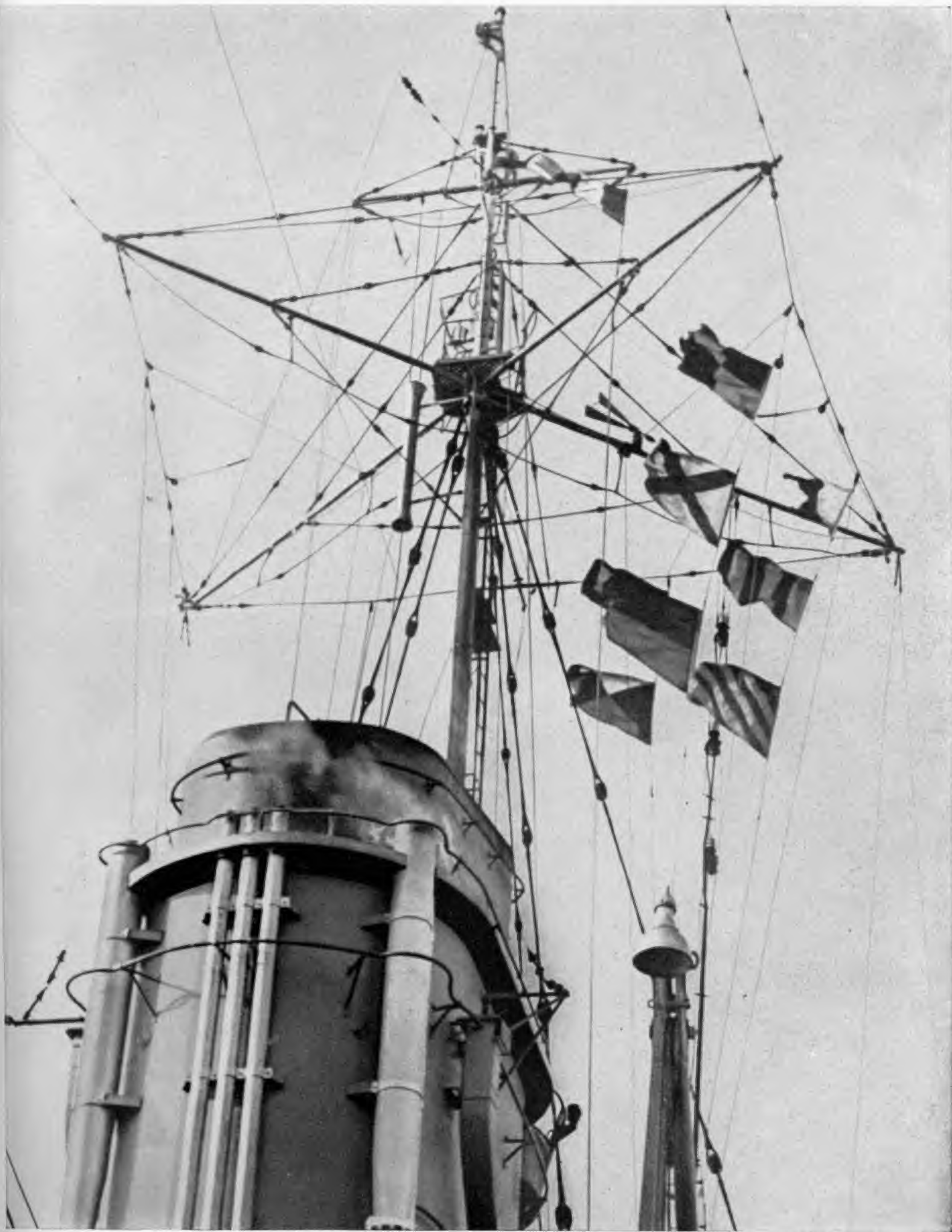
Ein Brecher kommt über.



Kommandant und Rudergänger auf der Kommandobrücke des Zerstörers.

Ein neutraler Frachtdampfer kreuzt den Kurs des Zerstörers.

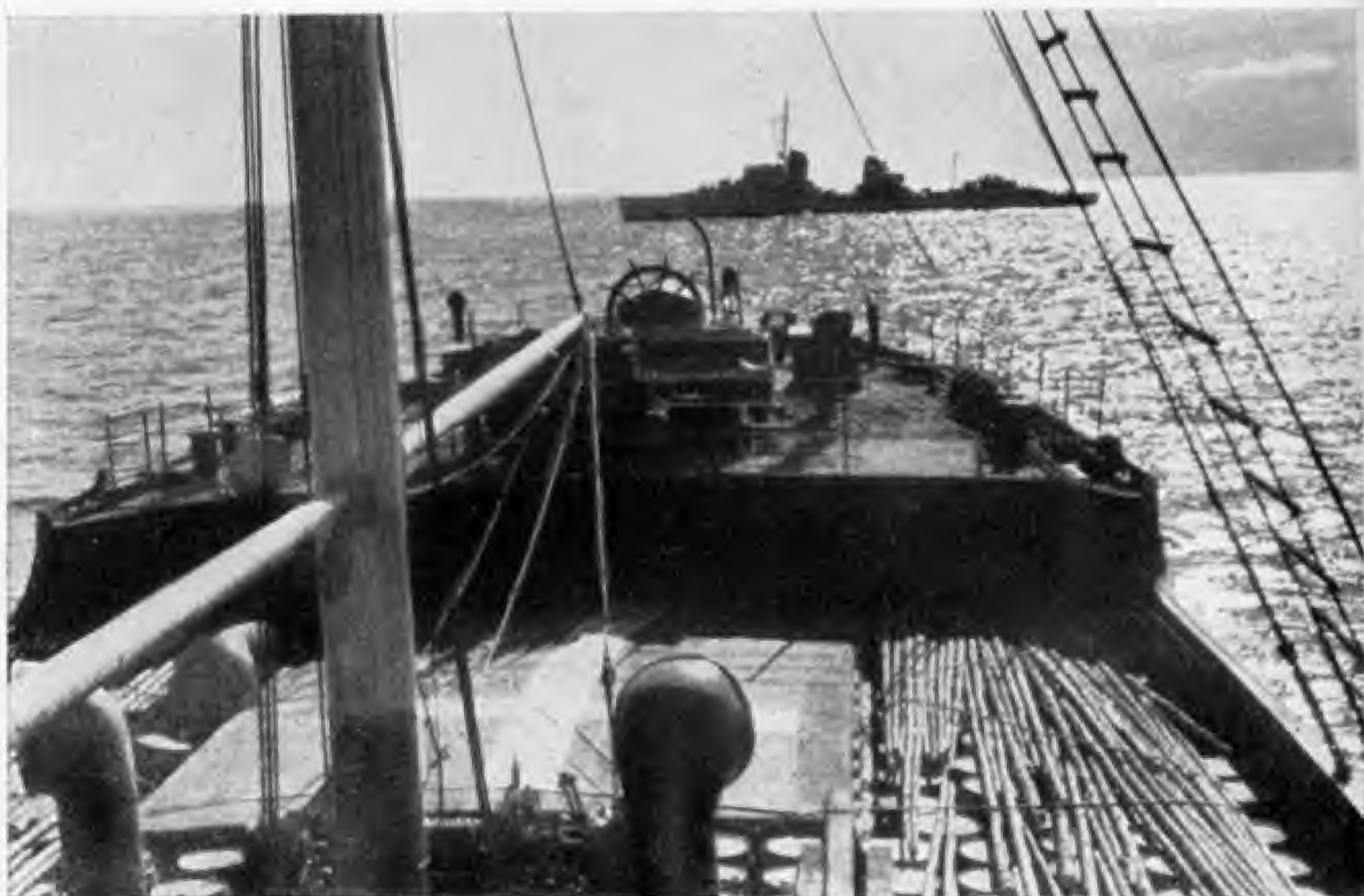




Signal an das in Sichtweite herangekommene Schiff: „Bringen Sie  
Ihr Fahrzeug sofort zum Stehen — benutzen Sie keinen Funk!“



Gestoppt.



Der Zerstörer hat einen Kutter ausgesetzt. Sest legen sich die Kuttergäste in die Riemen und pullen hinüber zu dem neutralen Schiff.



Winkspruch an den Kommandanten des Zerstörers: „Dampfer hat Stückgut, keine Konterbande!“







Die deutsche Gegenblockade wird für England immer fühlbarer. Kein neutrales Handelsschiff ist sicher, an die britischen Inseln heranzukommen, ohne von deutschen Kriegsschiffen angehalten zu werden.



Nach dem Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht vom 21. 11. 39 über die deutsche Handelskriegsführung wurden bisher in der Nord- und Ostsee allein durch die Ueberwasserstreitkräfte mehrere hundert Handelsschiffe auf Bannware untersucht. Während viele von ihnen unmittelbar nach der Untersuchung in See wieder freigelassen wurden, da sie keine Bannware an Bord hatten, wurden insgesamt 127 Schiffe mit 245 455 BRT. in deutsche Häfen zur genaueren Untersuchung eingebracht.



Hier bringt einer unserer Zerstörer Preisen ein.





Zerstörer auf dem Marsch gegen England.



Im Kartenhaus.  
Nach den Eintragungen in der  
Seekarte über Kurs und Fahrt  
vervollständigt der Steuer-  
mannsmaat das Logbuch.



Die Hauptwaffe der Zerstörer, Torpedoboote und Schnellboote ist der Torpedo. Er muß sorgfältig gepflegt und vor dem Abschuss gründlich überprüft werden, damit er sein Ziel erreicht und den Gegner vernichtet. Die Torpedomechaniker wissen dies und betreuen daher ihre „Male“ sorgsam.



Die Torpedorohre werden mit Torpedos geladen.







Mit hoher Fahrt geht es durch den Nordatlantik. Die Zerstörer schlingern stark in den quer zum Schiffskurs laufenden Sturmseen.

Berlin, 8. 2. 40

Die Verluste der feindlichen und neutralen Handelschiffahrt, soweit sie allein durch die Kampfmaßnahmen der deutschen Kriegsmarine verursacht sind, haben von Kriegsbeginn bis Ende Januar die Summe von 409 Schiffen mit 1 493 431 BRT. erreicht. — In demselben Zeitraum wurden ferner von deutschen Seestreitkräften 354 Schiffe mit insgesamt 607 881 BRT. zur weiteren prisenrechtlichen Untersuchung in deutsche Häfen eingebracht.





Die Ostsee  
bleibt  
den Feinden  
gesperrt!

Auf der  
Kommandobrücke  
eines Kreuzers.



Der Ausguck am  
Vormars ist kriegs-  
mäßig besetzt.

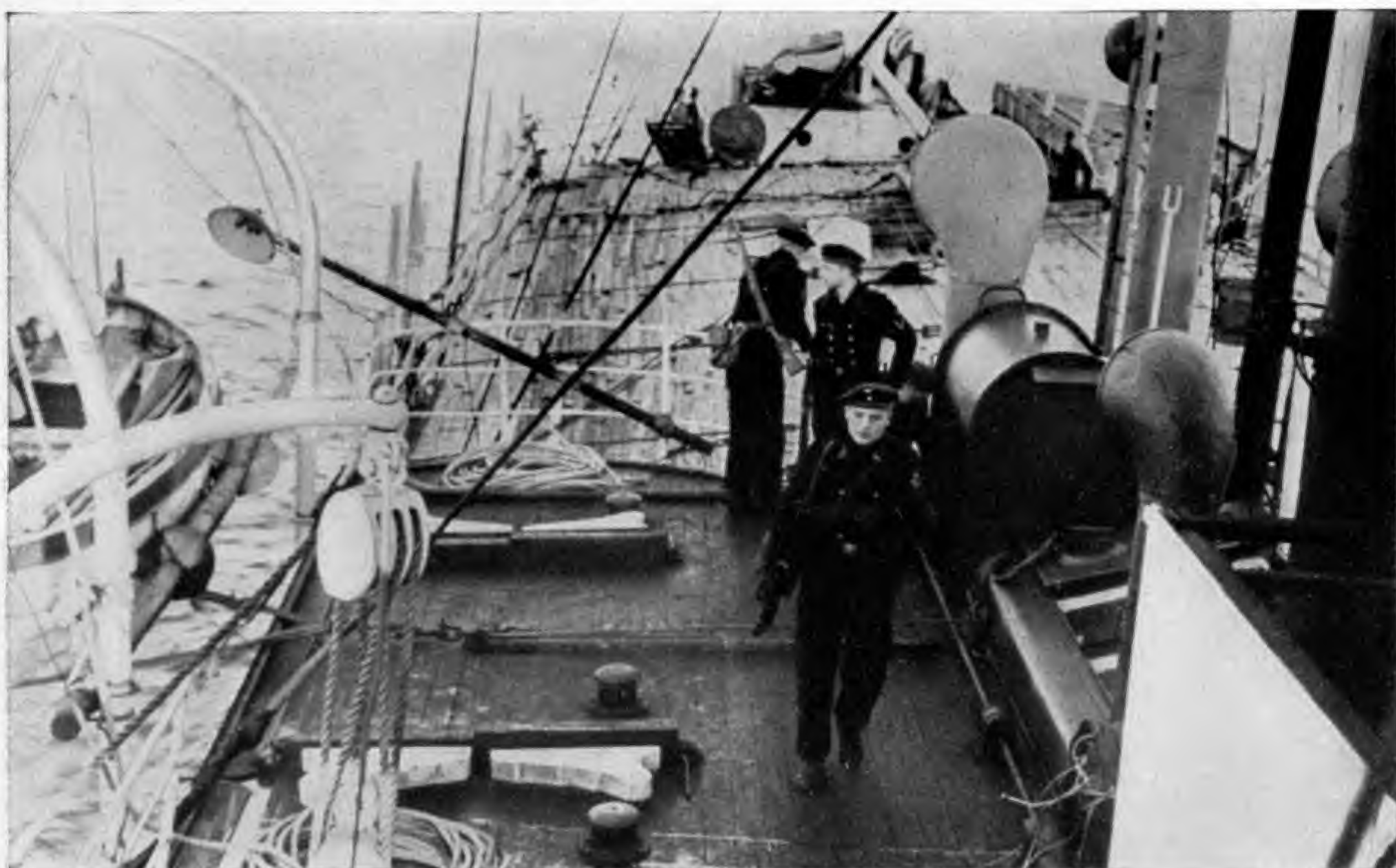


Auf Kriegswache.  
Auch die Geschütz-  
bedienung hält  
Ausguck, ob sich  
nicht an der Kimm  
eine Rauchfahne  
zeigt.





Das Prisenskommando kann über mangelnden Dienst nicht flagen.  
Zwei weitere Dampfer müssen einer Untersuchung unterzogen werden.

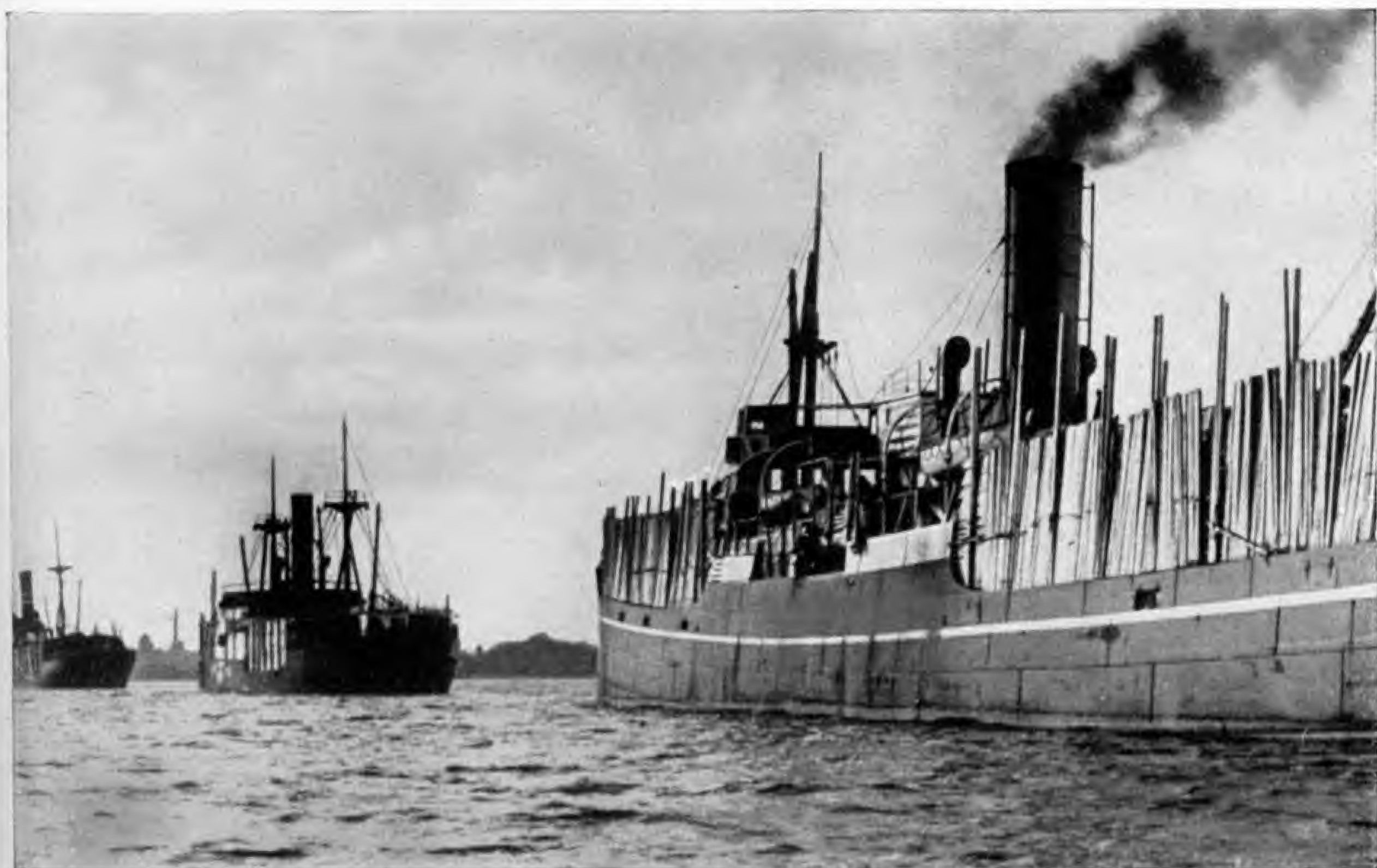


Mit diesem Schiff hat wieder etwas nicht gestimmt. Es muß einen  
deutschen Hafen anlaufen. Die Prisensbesatzung bleibt an Bord.





Eine Prise im Kielwasser eines Torpedobootes.



Eingebrachte Prisen im Hafen. Sie erwarten den Richterspruch des Prisengerichts, von dem es abhängen wird, ob die Schiffe wegen Führens von Bannware beschlagnahmt werden oder ob sie ihre Reise fortsetzen dürfen.





Papierballen, die für britische Zeitungen in Manchester bestimmt waren.



## Beschlagnahmte Bannware

Kraftwagen, die nach  
England gehen sollten.





### **Einführung des U-Boot-Kriegsabzeichens 1939.**

1. Ich ordne hiermit für die U-Boot-Besatzungen der Kriegsmarine die Einführung eines U-Boot-Kriegsabzeichens an.
2. Das Abzeichen wird durch den Befehlshaber der Unterseeboote verliehen.
3. Das Abzeichen kann allen Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften der vor dem Feinde tätigen U-Boote verliehen werden, die sich auf zwei oder mehr Fahrten gegen den Feind bewährt haben. Von dieser Bedingung darf im Falle einer Verwundung abgewichen werden. Die Entscheidung über die Voraussetzungen zur Verleihung des Abzeichens trifft im Einzelfalle der Befehlshaber der Unterseeboote.
4. Das Abzeichen wird am Rock, blauen und weißen Jakett, blauer und weißer Messejacke, an der Jacke, am Überzieher und am blauen und weißen Hemd auf der linken Brust, wie das U-Boot-Abzeichen des Weltkrieges, in und außer Dienst getragen.

Berlin, den 13. Oktober 1939.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

R a e d e r  
Großadmiral, Dr. h. c.





Auf Seinfahrt gegen Engelland.





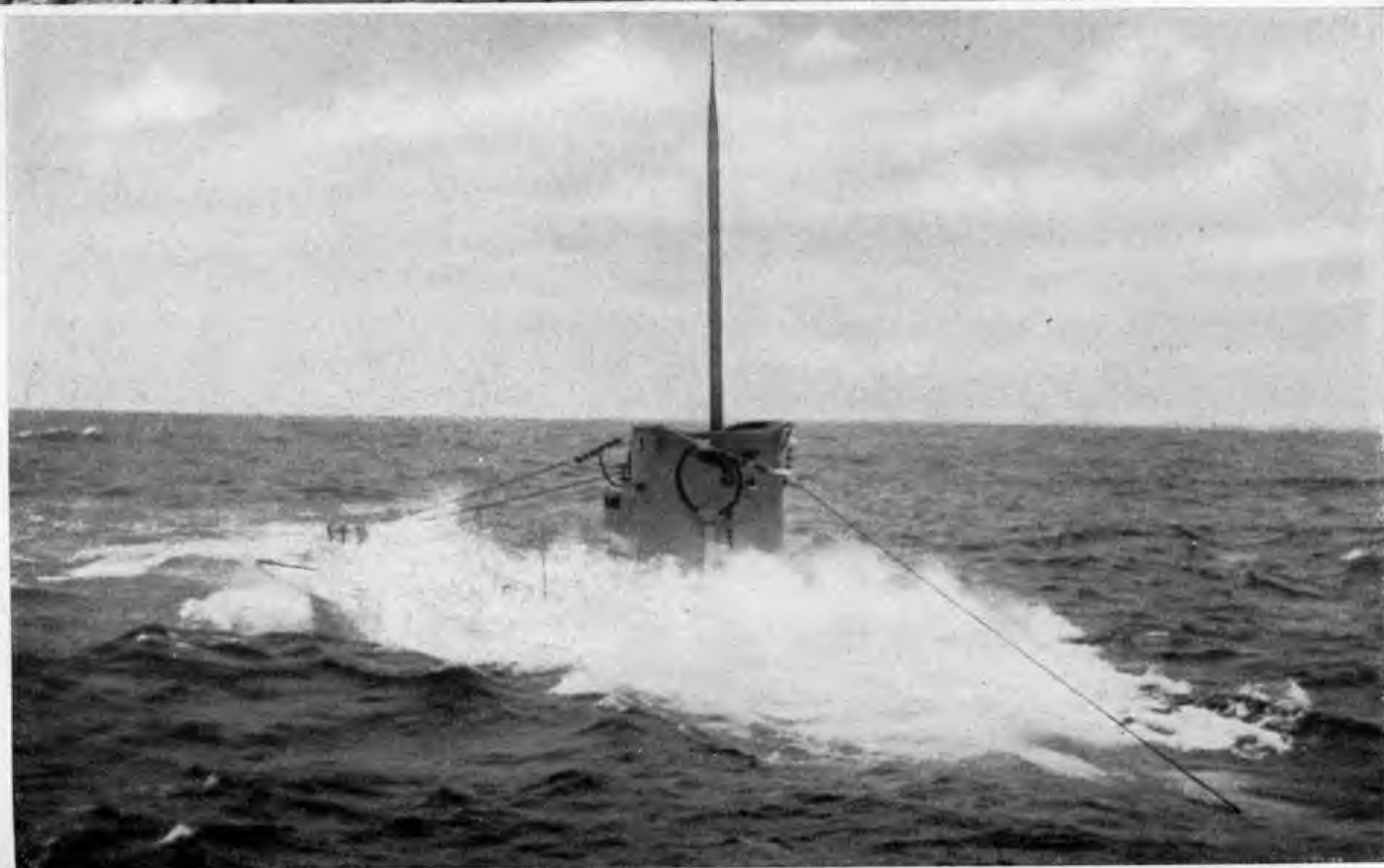
Erste Begegnung.





In leichter  
Dünung. Frische  
Seeluft auf dem  
Turm tut gut.

Alarm!  
Schnelltauchen!





Slutventile auf!



Die Tiefensteurer halten  
das Boot auf der be-  
fohlenen Wassertiefe.





Die Dieselmotoren, die das Boot bei Überwasserfahrt antreiben, sind abgestellt worden, da Verbrennungsmotoren während der Unterwasserfahrt nicht benutzt werden können. Jetzt werden die Schrauben durch Elektromotoren angetrieben, die ihren Strom aus Akkumulatoren entnehmen.



Auf Sehrohrtiefe

Der Kommandant am Sehrohr, mit dem er beobachtet und zielt.



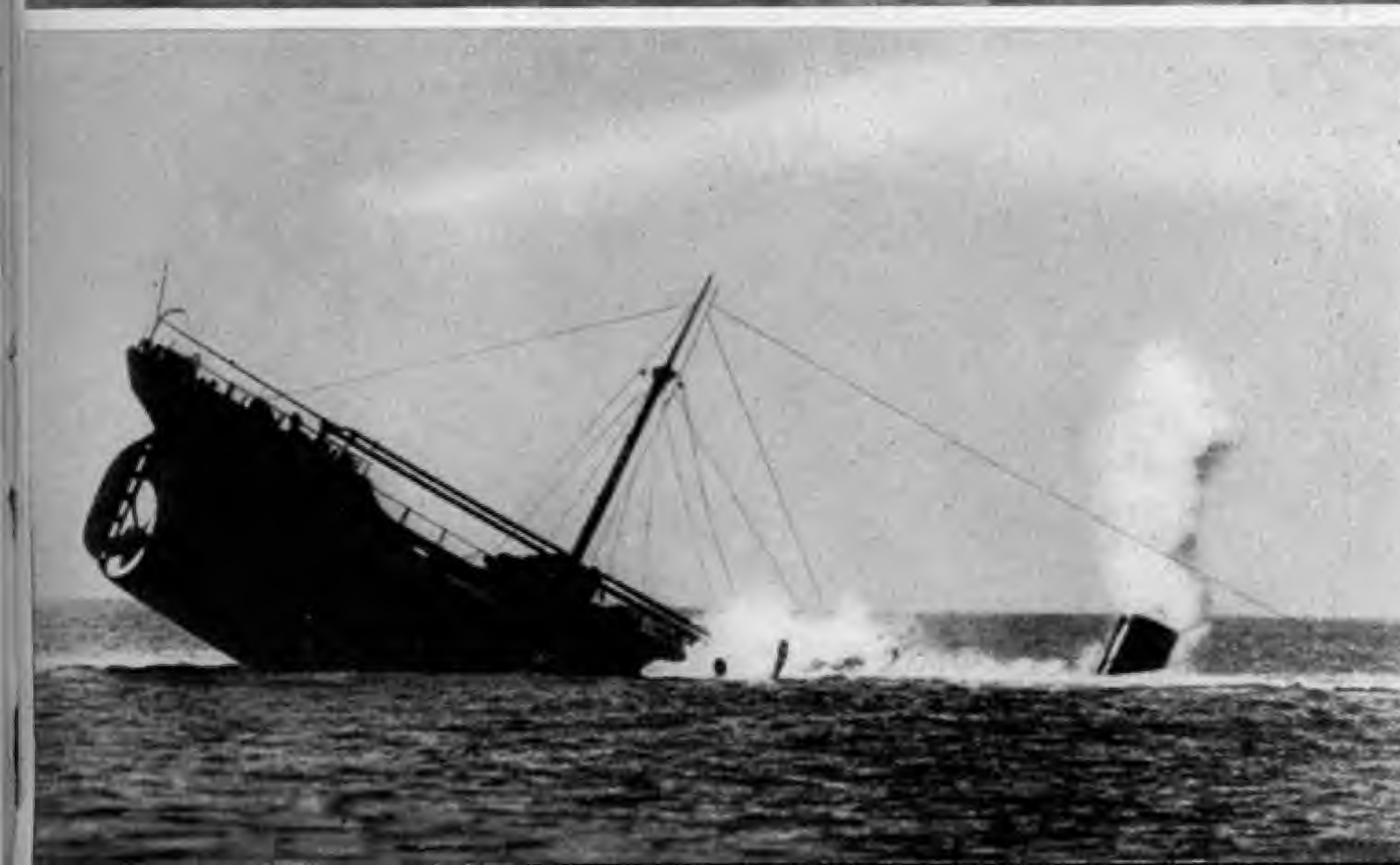




Torpedoschuß — —



Torpedotreffer!



Der Torpedo hat ganze Arbeit geleistet. In wenigen Minuten verschwindet der feindliche Dampfer von der Oberfläche.



Das Unterseeboot taucht auf. Immer höher kommt das Sehrohr aus dem Wasser heraus. —



Jetzt durchbricht auch der Bug die Wasseroberfläche.



Das Turmluf wird geöffnet. Schnell flettern Kommandant und Steuermann in den Turm und nehmen einen ersten Rundblick.







Bei schwerem Wetter auf dem Turm.  
Die Besatzung hat Ölzeug angezogen.

Unwetterschäden am Turm werden aus-  
gebessert.

Freiwache an Oberdeck. Im Boots-  
innern darf nicht geraucht werden. Um  
so besser schmeckt die Zigarette in der  
frischen Seelust.







Auf Anordnung der englischen Admiralität sind die englischen Handelsdampfer dunkel angestrichen und mit großkalibrigen Geschützen armiert worden. Das Bild zeigt einen englischen Dampfer mit Heckgeschütz in dem türkischen Hafen Istanbul.

Ein anderer bewaffneter englischer Handelsdampfer.





# Ritterlichkeit unserer Unterseeboote

Ein deutsches Unterseeboot versenkte in der Nähe von Cape Clear (Süd-Irland) die beiden englischen Tankdampfer „Influence“ und „Cheyenne“ und rief einen norwegischen Frachter herbei, der die in die Rettungsboote gegangenen Tankerbesatzungen an Bord nimmt.



Der norwegische Frachter setzt die geretteten Besatzungen an der englischen Küste ab. Sie fahren mit ihren Rettungsbooten an Land.







Ein Frachter wird  
kontrolliert.  
Zwischendem Unter-  
seeboot und dem  
Frachter das Prisen-  
Kommando in einem  
Boot.



Wenn ein kostbarer  
Torpedo gespart  
werden kann, spricht  
das Geschütz. Oft  
genügen nur weni-  
ge Schuß, um einen  
Dampfer zu ver-  
senken.

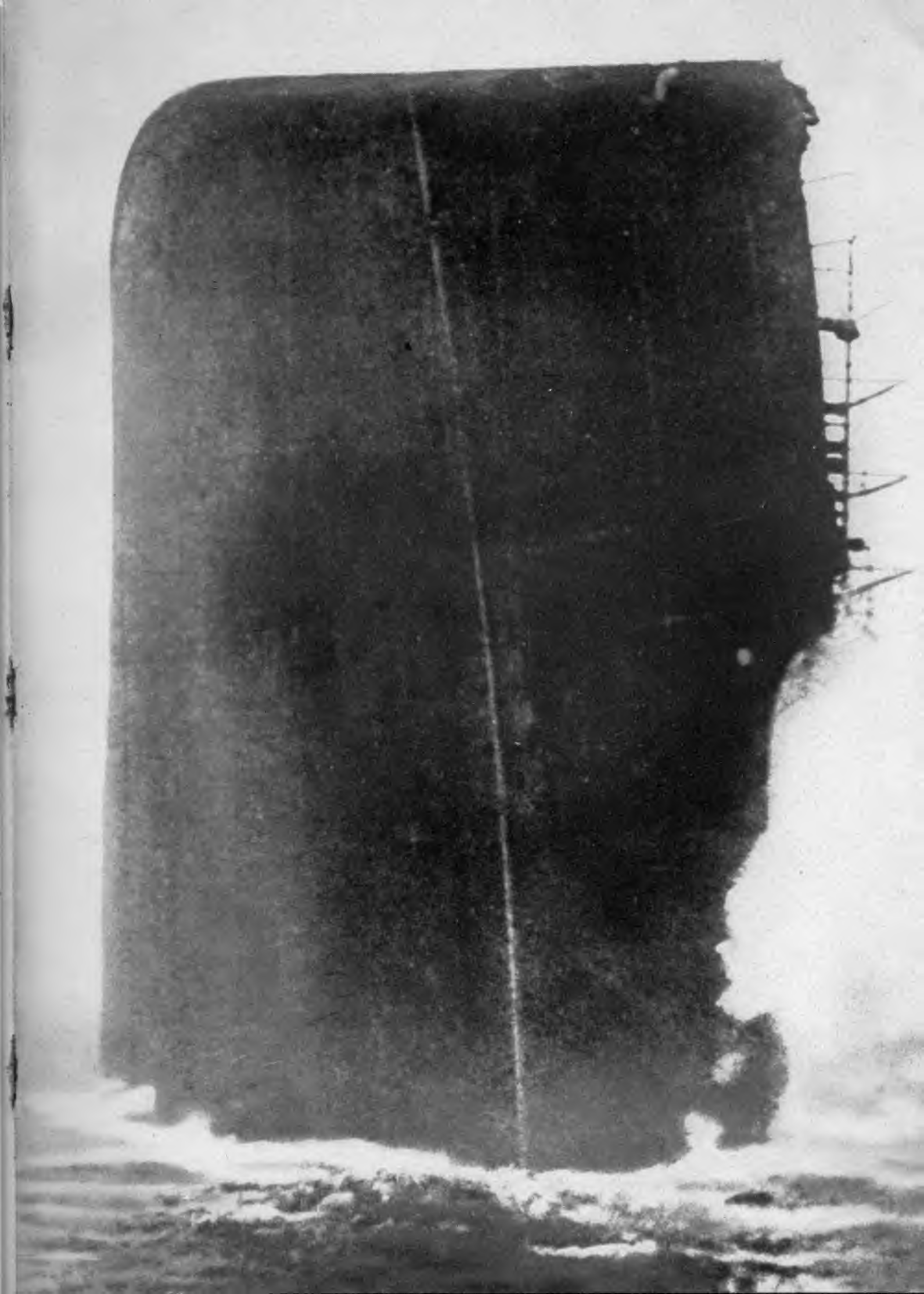


Den französischen  
Tandampfer  
„Emile Niguet“ hat  
sein Geschick ereilt.  
Die Mannschaft  
wurde von einem  
anderen Schiff über-  
nommen.

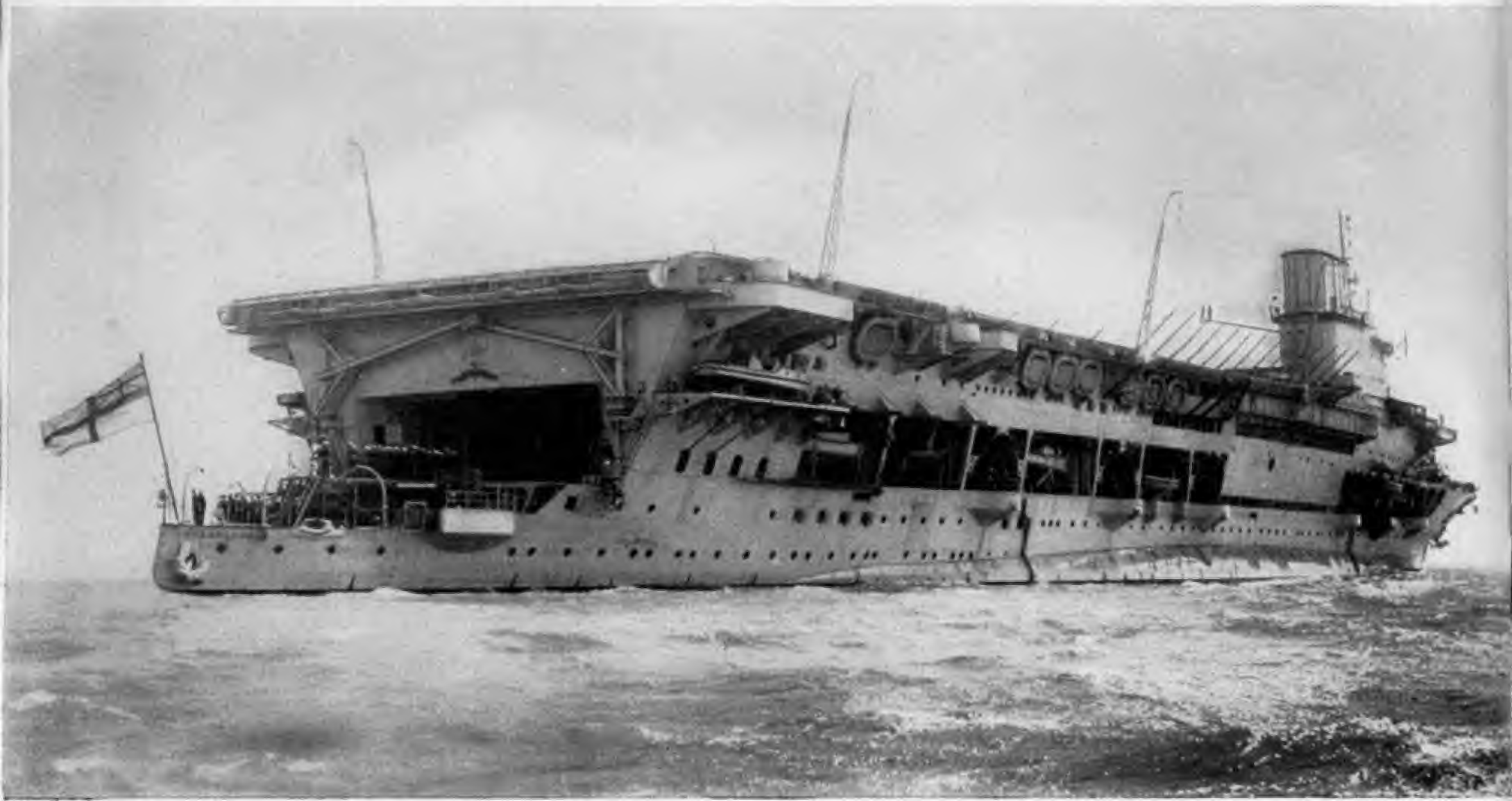
Rechtes Bild:

Von einem Tor-  
pedo zerrissen, geht  
dieser bewaffnete  
englische Frachter  
in die Tiefe.

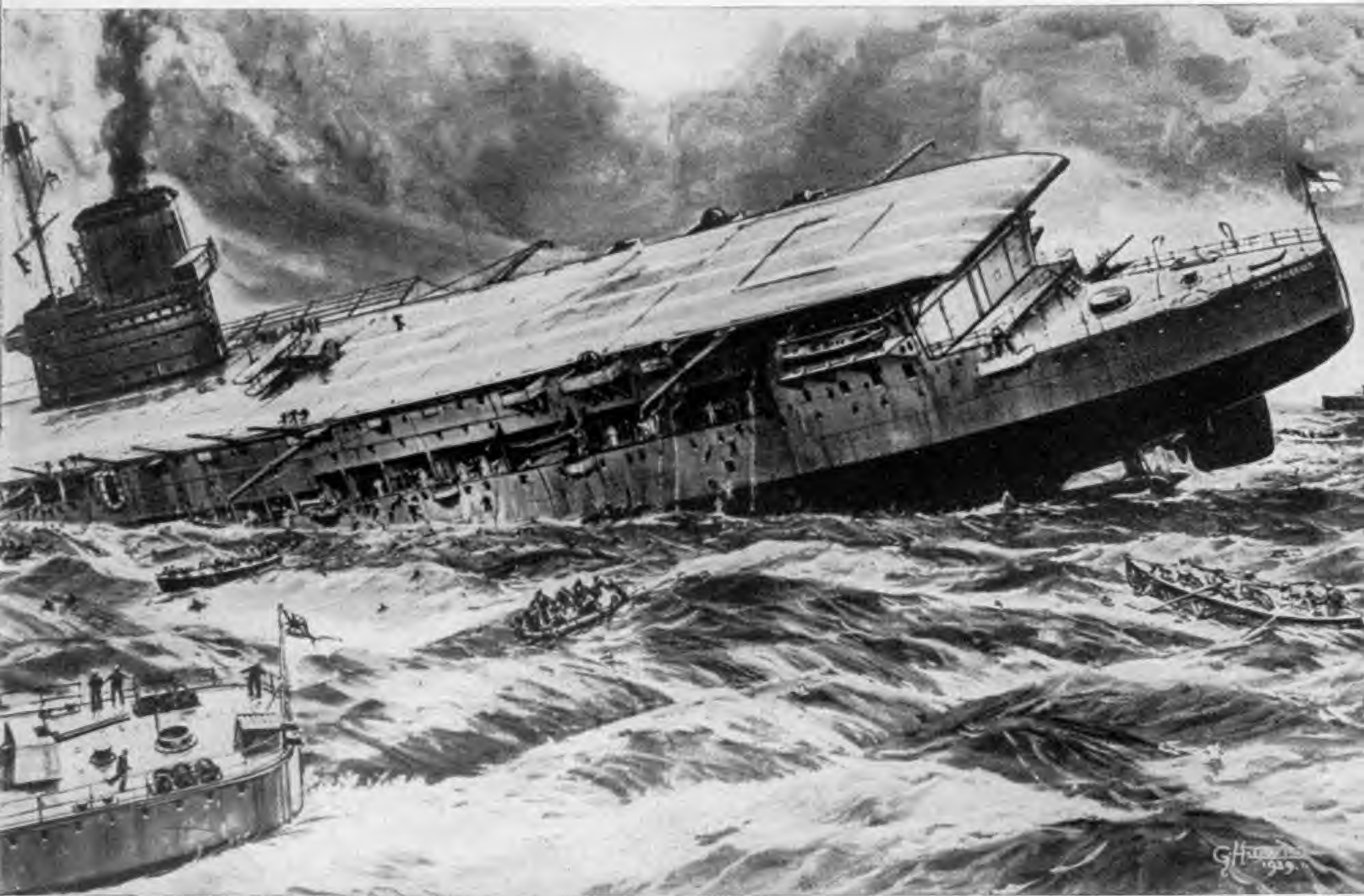








Das war Seiner Britischen Majestät Flugzeugträger „Courageous“, den Kapitänleutnant Schuhart mit seiner tapferen Besatzung vernichtete.



So wurde in einer englischen Zeitschrift der Untergang des Flugzeugträgers dargestellt.



Die Besatzung des erfolgreichen Unterseebootes erhält das Eisene Kreuz. Rechts im Bild Kapitänleutnant Schubart. Links von ihm der Leitende Ingenieur des Unterseebootes.



Berlin, 29. 2. 40  
Das DKB. gibt bekannt:

Ein von Fernfahrt zurückgekehrtes U-Boot unter Führung des Korvettenkapitäns Werner Hartmann hat die Versenkung von 45 000 BRT. gemeldet.

Der Flottenchef begrüßt die Besatzung des unter Führung von Korvettenkapitän Hartmann stehenden Unterseebootes.



Der Befehlshaber der Unterseeboote, Konteradmiral Dönitz, begrüßt die Besatzung eines anderen Unterseebootes, das auf einer Fernfahrt ein englisches Unterseeboot, einen Tanker von 6 000 To. und ein bewaffnetes Handelsschiff von 4 000 To. versenkte.



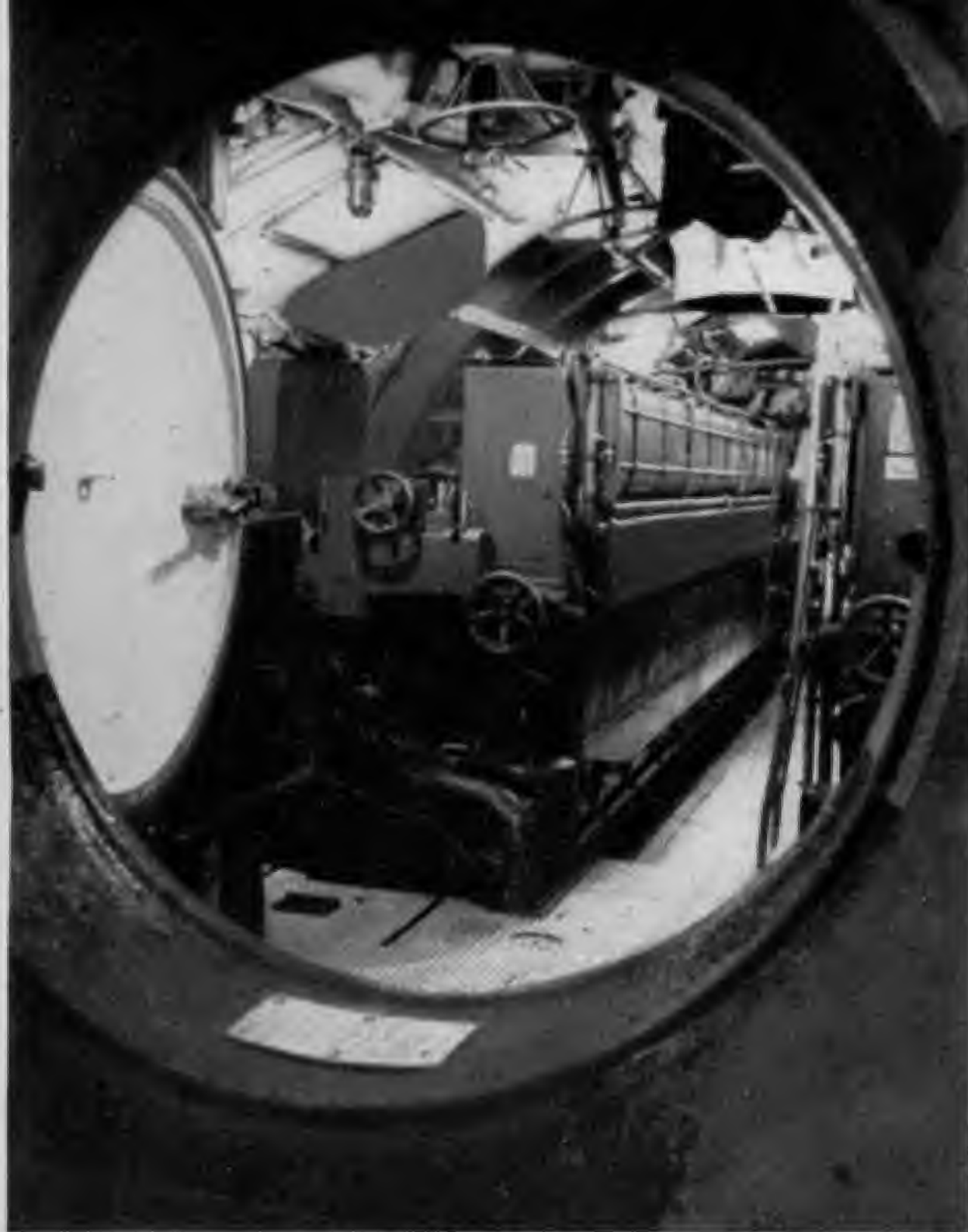




Trotz der Winterstürme  
sind die deutschen Unter-  
seeboote unterwegs, um  
den englischen Handel zu  
vernichten und ihre  
kühnen Angriffe auf die  
englische Kriegsmarine  
fortzusetzen.



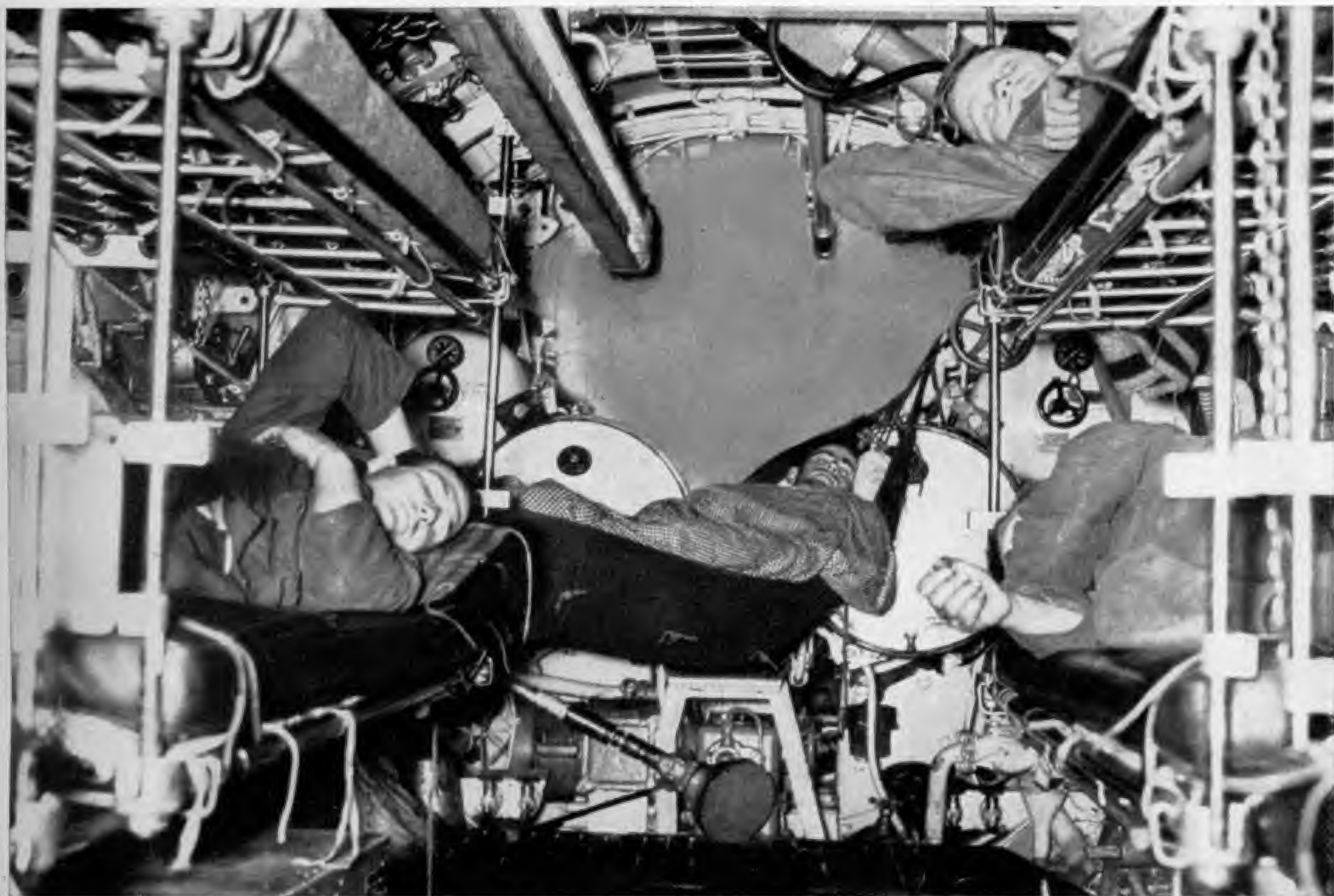




Blick in den Dieselmotorenraum eines  
Unterseebootes.



Ein fleiner Skat.



Die wachfreie Mannschaft hat sich während der Unterwasserfahrt in ihre Kojen begeben.  
Das U-Boots-„Päckchen“ wird anbehalten, da bei Alarm keine Zeit zum Ankleiden bleibt.





Die Unterseeboots-Kombüse —  
klein, aber fein.



Am Mittagstisch. Links im  
Bilde sind übereinander die  
Verschlüsse der beiden Back-  
bord-Torpedorohre zu sehen.

Kurze Entspannung  
an Oberdeck.





U-Boots-Männer hören eine Rede des Führers.





Ein englischer Geleitzug. Kaum hatte er sich unter dem Schutz von Kriegsschiffen formiert, um lebenswichtige Güter nach England zu bringen, als ein deutsches Unterseeboot dazwischen fuhr und den größten Dampfer heraustorpedierte.

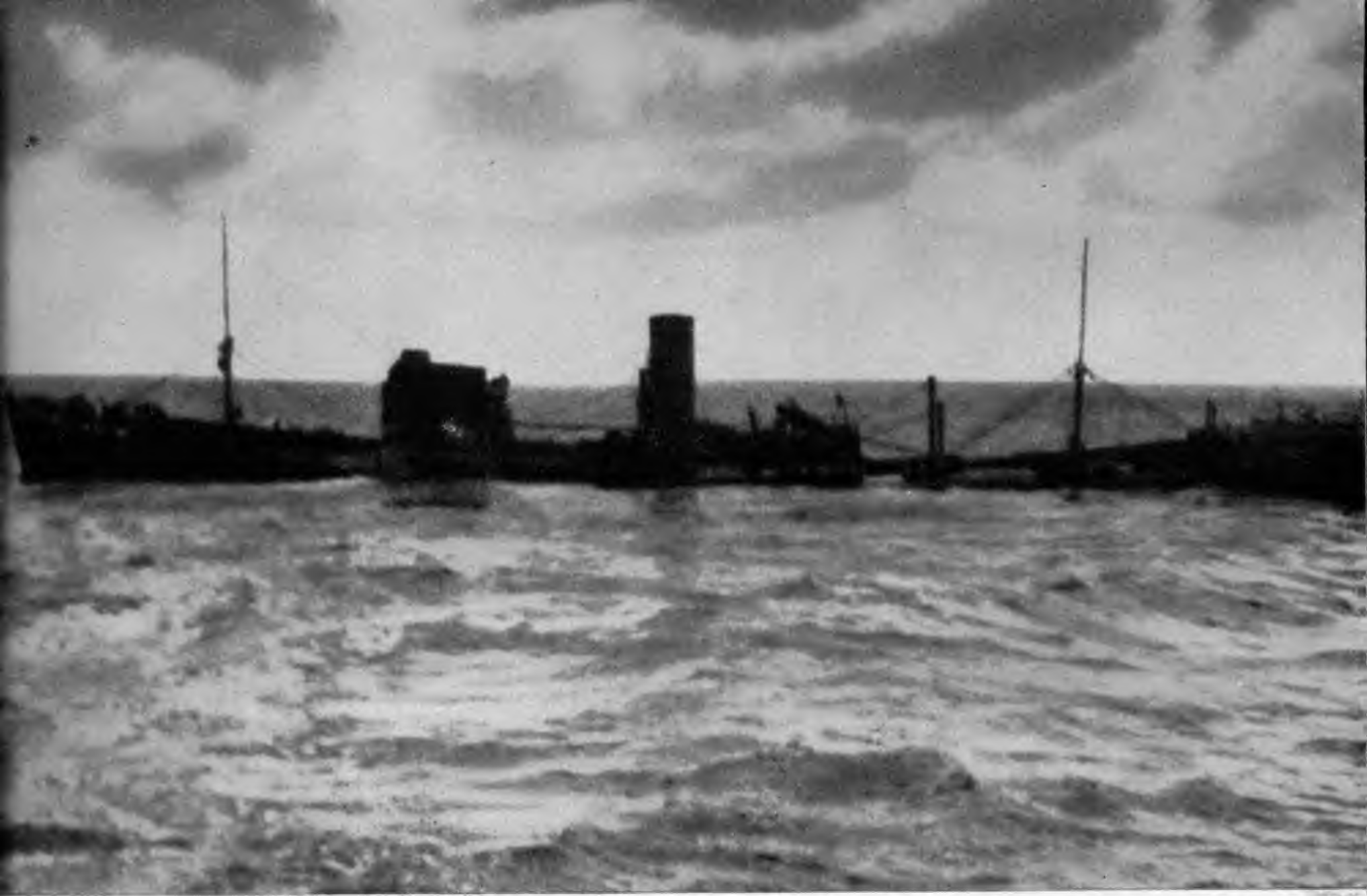
Unsere U-Boots-Männer wissen auch mit diesem englischen Konvoi-System fertig zu werden. Die neutralen Schiffe müssen wissen, daß sie sich in Gefahr begeben, wenn sie sich dem Schutz englischer Kriegsschiffe anvertrauen.

Was übrig blieb: Treibende Wrackstücke.

Berlin, 19. 2. 40  
Das DAB. gibt bekannt: In verschiedenen Seegebieten wurden wiederum 4 feindliche Geleitzüge von Unterseebooten erfolgreich angegriffen. Aus 3 Geleitzügen heraus wurden Dampfer und Tankschiffe, aus dem 4. ein Zerstörer versenkt, der zu den Sicherungskraften dieses Geleitzuges gehörte.



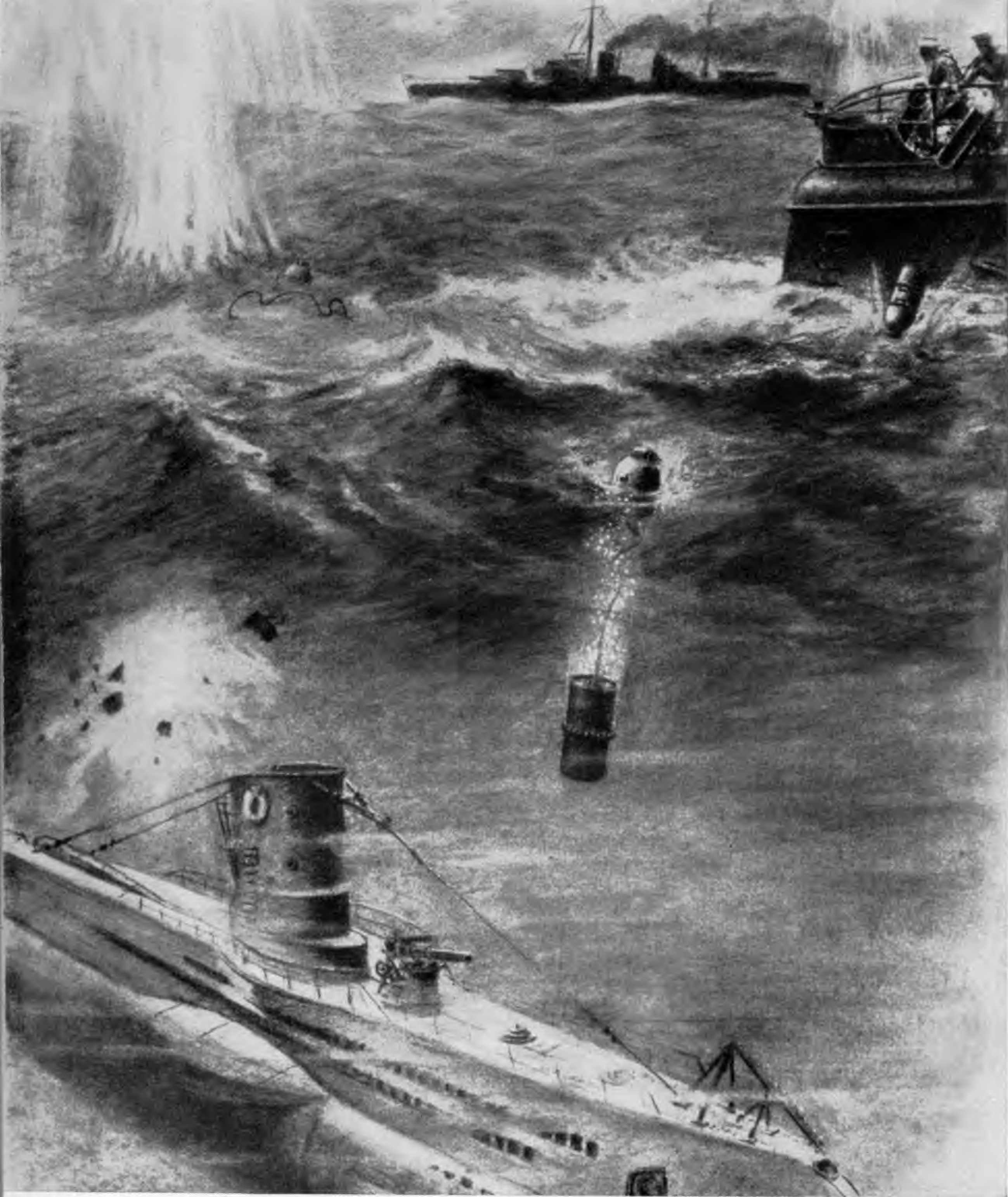




Mittschiffs von einem deutschen Torpedo getroffen, bricht der englische Dampfer „Malabar“ beim Sinken in zwei Teile.







So werden Wasserbomben geworfen. Oben rechts ist der Abwurf vom Schiff zu sehen. In der Mitte der Zeichnung geht eine Wasserbombe auf Tiefe. Sie ist mit dem Oberteil, einem Schwimmkörper, der an der Wasseroberfläche bleibt, durch ein dünnes Drahtseil verbunden. Hat die Wasserbombe die eingestellte Tiefe erreicht, in der das feindliche Unterseeboot vermutet wird, so detoniert sie. Es ist nicht notwendig, daß die Wasserbombe auf das Unterseeboot auftrifft, um es zu vernichten. Es genügt schon, daß sie in einigem Abstand von dem Unterseeboot detoniert, um es einzudrücken und damit zu vernichten. Links in der Zeichnung, etwas seitlich vom Turm des Unterseebootes, ist die erste Wasserbombe detoniert. Sie würde das Unterseeboot vernichtet haben.





Ein englisches Kriegsschiff wirft Wasserbomben.

England verkündete stolz, daß die Unterseeboots-Gefahr vorüber sei. Die Wirkung der englischen Wasserbomben sei so groß, daß kein Unterseeboot mehr einen Angriff auf ein englisches Schiff wagen könne. — Die weiteren Erfolge unserer Unterseeboote zeigten, was von solchen großsprecherischen Ankündigungen zu halten ist.





Rauchwolken in Sicht!  
Mit höchster Fahrt wird  
darauf zugehalten. Bald  
kommen die Mastspitzen,  
die Aufbauten und schließ-  
lich der Dampfer selbst in  
Sicht. Das Unterseeboot  
taucht und fährt ihm unter  
Wasser entgegen.

Diesmal ist es ein Londoner  
Schiff, dessen Fahrt ein  
deutscher Torpedo ein jähes  
Ende bereitet. Die Mann-  
schaft ist in die Rettungs-  
boote gegangen. Letzte  
SOS-Signale hatten ein  
englisches Flugzeug herbei-  
gerufen, das dem schwer-  
getroffenen Schiff jedoch  
keine Hilfe mehr bringen  
konnte.







Der englische Dampfer „Loch Maddy“ bricht nach einem Torpedotreffer in zwei Teile.  
Der Bug versinkt —

das Heck bleibt schwimmfähig und wird von einem anderen Schiff abgeschleppt.

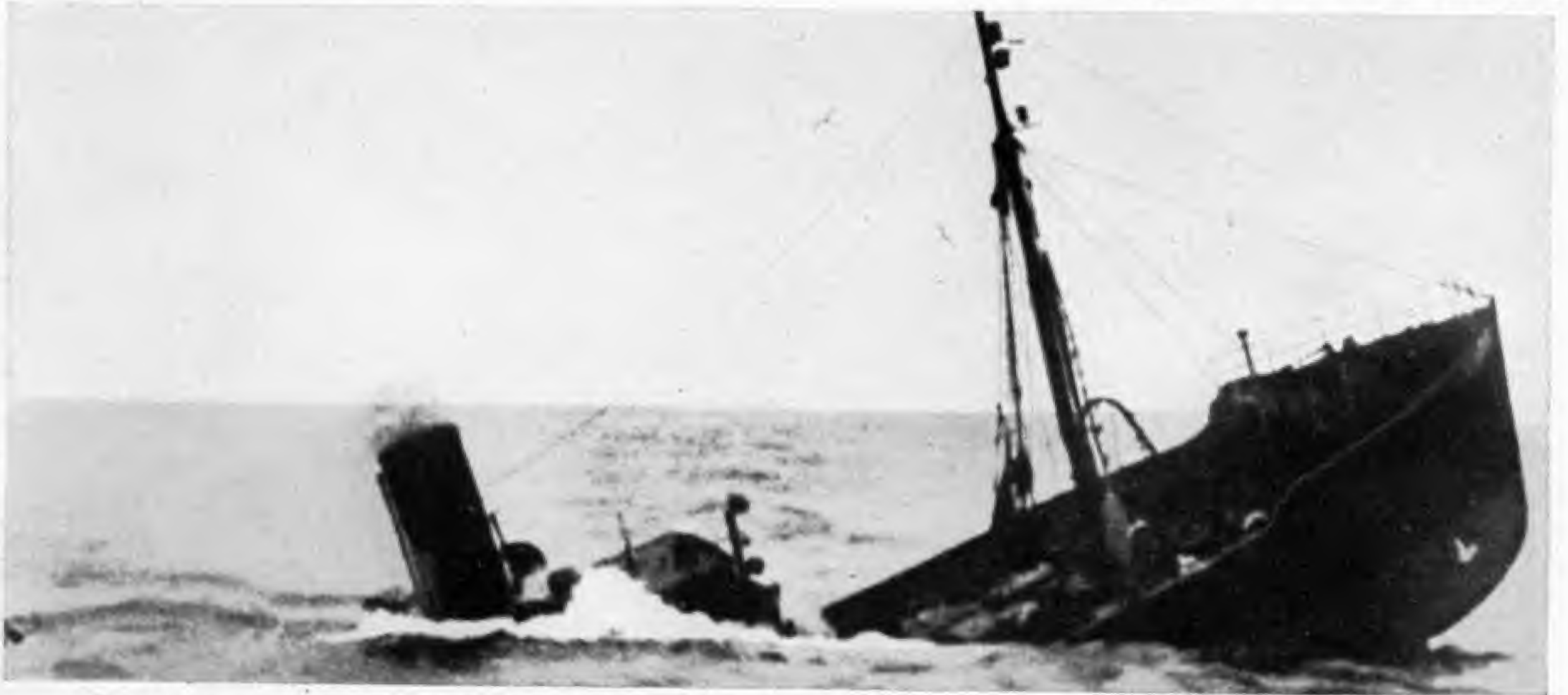






Der Schuß hat gefressen. — — —

Langsam sinkt das Heck tiefer.



Noch einmal bäumt sich das Schiff auf und verschwindet dann unter Zischen und Brausen in den Wellen. England hat wieder ein Schiff weniger



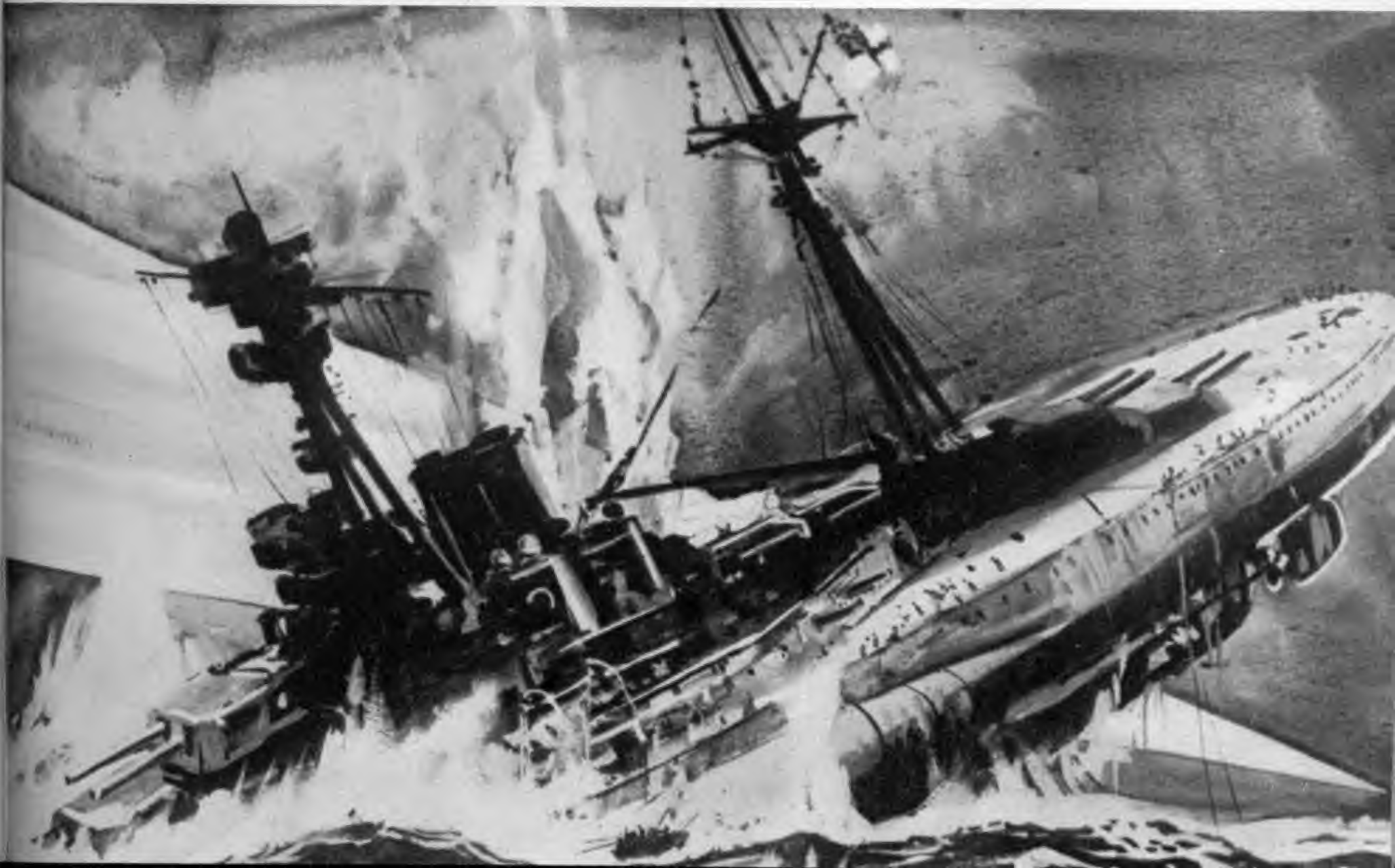




Berlin, 15. 10. 39  
**Das DRW. gibt bekannt:** Wie die britische Admiralität schon durch Rundfunk bekannt gab, wurde das Schlachtschiff „Royal Oak“ durch ein deutsches Unterseeboot versenkt. Bisher konnte die britische Admiralität die Zahl von etwa nur 370 Überlebenden bekanntgeben.

Das englische Schlachtschiff „Royal Oak“, das von einem Unterseeboot unter Führung von Kapitänleutnant Prien im englischen Kriegshafen von Scapa Flow versenkt wurde.

So wurde der Untergang dargestellt.







Das erfolgreiche Unterseeboot kehrt in seinen Heimathafen zurück. Die Besatzung eines Schlachtschiffes ist an Deck angetreten und begrüßt die U-Boots-Männer.  
Empfang und Auszeichnung der tapferen U-Boots-Männer durch den Führer.





# Öl für England

Ein Schuß vor den  
Bug brachte diesen  
Tandampfer zum  
Stoppen.



Treffer im Achter-  
schiff.



Eine Stichflamme  
schießt empor und  
eine pechschwarze  
Rauchwolke steigt  
gen Himmel.







Berlin, 11. 3. 40  
**Das DAB. gibt bekannt:**  
 Seit Kriegsbeginn sind durch  
 deutsche Seestreitkräfte insge-  
 samt 46 feindliche und nach  
 England fahrende neutrale  
 Tanker mit 331 543 BRT.  
 versenkt worden. Auf England  
 entfallen davon 32 Tanker mit  
 230 125 BRT. Damit wurden  
 10 % der englischen Tanker-  
 flotte vernichtet.

Die Besatzung dieses Tank-  
 dampfers sieht aus den Ret-  
 tungsbooten dem Unter-  
 gange ihres Schiffes zu.



Winterliche Fernfahrt.  
Wohl machen Eis und  
Winterstürme, die Kälte  
und Feuchtigkeit im Boot  
die Fahrt beschwerlich.  
Aber unsere U-Boots-  
Männer lassen sich durch  
nichts abhalten, den Feind  
zu suchen und zu schlagen.



Berlin, 23. 2. 40

Das DRB. gibt bekannt: Ein  
Unterseeboot unter Führung des  
Kapitänleutnants Herbert Schulze  
hat, von Fernfahrt zurückgekehrt,  
die Versenkung von 34 130 BRT.  
gemeldet. Damit hat dieses Unter-  
seeboot insgesamt 16 Schiffe mit  
114 510 BRT. versenkt.

Kapitänleutnant Herbert Schulze im Kreise seiner Besatzung.







Von Feindfahrt zurück.  
Die Namenwimpel ver-  
senkter Schiffe wehen  
am Sebrohr.

Unterseeboote  
im Heimathafen.







Im Bewußtsein  
treu erfüllter  
Pflicht stehen  
die U-Boots-  
Männer vor  
ihrem  
Befehlshaber.

Ein Mittagssmahl  
an Oberdeck im  
Heimathafen.  
Endlich kann man  
einmal wieder  
in aller Ruhe  
essen.







Beschädigungen am  
und im Boot, die auf  
wochenlanger Fern-  
fahrt entstanden sind,  
werden durch tüch-  
tige Sacharbeiter der  
Werften wieder aus-  
gebessert.



Torpedos werden  
übergenommen und  
die Artilleriemuni-  
tion wird aufgefüllt.  
Das Boot wird für  
eine neue Fernfahrt  
ausgerüstet.



Aufs neue geht es hinaus.  
Ein Torpedoboot gibt dem  
Unterseeboot sicheres Geleit  
bis in die offene See.

Das Unterseeboot ist wieder  
in seinem Element und  
steuert das Operationsge-  
biet an, das ihm für einige  
Wochen zugewiesen ist.





## **„An der englischen Küste auf eine Mine gelaufen und gesunken ist . . . . .“**

so lautet zumeist die Meldung des Nachrichtendienstes über die Erfolge der Männer unserer Minenwaffe. Von ihnen selbst, von ihrem Einsatz und den Gefahren, unter denen er sich vollzieht, hören wir jedoch selten. Sie suchen zwar nicht den Kampf mit dem Gegner, wenn sie Minensperren legen oder räumen, müssen aber immer darauf vorbereitet sein, mit dem Feinde in Berührung zu kommen. Das gilt insbesondere dann, wenn die Minen, die sie an Bord nehmen, nicht zur Verteidigung der deutschen Küste bestimmt sind, sondern feindliche Häfen sperren sollen, also in das „Vorfeld“ des Gegners gebracht werden müssen.

In einem deutschen Hafen haben Kriegsschiffe festgemacht, die eine Minenaufgabe erhalten haben. Die Hafenbahn bringt eine Reihe von Wagen an den Pier, die mit großen, schwarzen eisernen Kugeln und schweren eisernen Kästen beladen sind. Es sind Minengefäße und Minenanker, die beiden Hauptbestandteile der Seemine. In dem unteren Teil des kugelförmigen Minengefäßes befindet sich eine mehrere hundert Kilogramm schwere Sprengladung. Der obere Teil enthält nur eine Sprengbüchse, sonst ist er leer, damit die Mine genügend Auftrieb erhält. Oben und seitlich befinden sich an der Außenseite des Minengefäßes Bleikappen, die wie Fühlhörner aussehen. Bis zum Abwurf ruht das Minengefäß auf dem Minenanker, dem vorerwähnten Eisenkasten, in dem auf einer Trommel eine dünne, feste Stahlleine, das Ankertau, aufgewickelt ist. Der Anker enthält ferner eine Vorrichtung (es gibt verschiedene Arten), die nur so viel von dem Ankertau abrollen läßt, als notwendig ist, um die Minen in einer bestimmten Wassertiefe unter der Oberfläche festzuhalten. Die einzustellende Tiefe muß so bemessen werden, daß die Mine bei Niedrigwasser (Ebbe) nicht an die Oberfläche kommt, weil der Feind sie sonst sehen würde. Stößt ein Schiff an die Mine, so berührt es die Bleikappen, deren weiches Metall sich verbiegt. Dadurch wird die in den Bleikappen befindliche Glasröhre zerbrochen, und die darin enthaltene Säure läuft über ein Zündelement. Durch diesen Vorgang wird ein elektrischer Strom erzeugt, der über den Zünder die Sprengbüchse entzündet. Die Sprengbüchse bringt dann die große Sprengladung zur Detonation, die den Schiffskörper aufreißt.

Nach einigen Stunden ist die Minenübernahme beendet. Mehrere hundert Minen füllen das Minendeck. Eine gefährliche Last. Noch vor Mitternacht werden die Manövergruppen auf ihre Stationen befohlen. Die Steuerbord-Kriegswache muß sich klarmachen. Die Minenschiffe gehen, begleitet von Zerstörern, in See. Im Minendeck herrscht reges Treiben. Die Minenspezialisten sind an der Arbeit, die Minen fertig zu machen. Die „Fühlhörner“ (Bleikappen) werden aufgeschraubt, der für den Sperrzweck erforderliche Tiefstand des Minengefäßes wird eingestellt, Zünder und Sprengbüchsen eingesetzt, die Kontakteinrichtung wird überprüft. Vorsichtig sein, heißt es dabei, sonst kann's ein Unglück geben, denn vor allem die Zünder vertragen keine unsanfte Behandlung. Stunden vergehen, bis auch die letzte Mine scharf gemacht und klar zum Werfen ist. Währenddessen streben unsere Minenschiffe mit ausgebrachtem Bugschurgerät im Geleit schützender Zerstörer durch die dunkle Nacht dem in der Seekarte eingezeichneten Sperrgebiet im Quadrat X zu. Der Anmarsch ist weit, erst am übernächsten frühen Morgen ist das Ziel erreicht. „Alarmachen zum Minenwerfen!“ ruft der Bootsmannsmaat der Wache aus. Die Besatzung legt Schwimmwesten an. An den Abwurf Bühnen wird die Reling niedergelegt. Minen werden herangebracht. „Noch 15 Minuten“ meldet der Fernsprecher von der Brücke. Alles ist klar. An der Steuerbord- und Backbordseite stehen die ersten Minen



abwurfbereit. Jeder kennt seine Handgriffe. Der Sperrwaffenoffizier hat die Aufsicht übernommen. „Noch zehn Minuten“ —, „noch fünf Minuten“ —, „noch eine Minute, Backbord Mine klar zum Werfen!“ kommt der Befehl von der Brücke. Ein Unteroffizier reißt den roten Sicherheitsvorstecker heraus, ein Sperrvorman reißt den Sperrbolzen an der Abwurfbühne hoch, „Backbordmine klar zum Werfen!“ zeigt der Unteroffizier mit hochgehobenem Sicherheitsvorstecker an und wartet auf das Kommando „Wirf!“ Der Sperrwaffenoffizier verfolgt den Sekundenzeiger seiner Uhr, die von einer Taschenlampe schwach beleuchtet wird. Die letzte Minute läuft ab, der Ort, wo die erste Mine fallen soll, ist erreicht. „Backbordmine wirf!“ Vier kräftige Seeleute geben dem schwarzen Teufel sei einen Stoß, und es rollt die Abwurfbühne hinab in die See. Ununterbrochen geht die Fahrt weiter. Mine auf Mine wird nach achtern an die Abwurfbühnen gebracht. „Backbord klar!“ . . . „Backbord wirf!“ — „Steuerbord klar!“ . . . „Steuerbord wirf!“ so folgen Klar meldung und Kommando aufeinander, und abwechselnd in regelmäßigen Abständen, mal von Steuerbord, mal von Backbord, wird eine Mine nach der anderen dem nassen Element übergeben. Schnell muß das alles gehen, und die Sperre muß genau nach Plan gelegt werden. Aufpassen, aber beileibe nicht zaghaft sein, heißt es an den Abwurfbühnen, insbesondere in der Nacht und bei starkem Seegang, sonst kann es vorkommen, daß man wider Willen zusammen mit der Mine „aussteigt“ und sich im Kielwasser wiederfindet.

Die letzte Mine ist mit dem üblichen „Seite“-Pfiff des Bootsmannsmaaten geworfen. Ein guter Wunsch in Gestalt einer Teufelsfrage war ihr aufgemalt: Der Teufel soll die Briten holen.

Unter dem Schutze von Zerstörern und Torpedobooten ist die Minenaufgabe unbehelligt vom Feinde beendet worden. Jetzt mögen die Britenschiffe kommen, der Weg ist ihnen bereitet. Die Morgendämmerung findet unsere Schiffe auf dem Rückmarsch.

Nur über einen Bruchteil der Schiffsverluste an Britanniens Küsten durch Minen hören wir durch die Meldung „Auf eine Mine gelaufen und gesunken ist . . .“ Der Feind verschweigt sie, soweit es ihm möglich ist. Zumeist sind es neutrale Dampfer, deren Untergang nicht verheimlicht werden kann und deshalb bekanntgegeben wird, nachdem sie leichtfertig an der englischen Todesküste das Schicksal herausforderten. Uns genügt es zu wissen, daß unsere Minenwaffe wirksam ist, und daß der stille, harte Kriegsdienst der Männer dieser Waffe wesentlich dazu beiträgt, England niederzuzwingen.



Minendetonation. — Eine hohe Wassersäule läßt die Stärke der Sprengladung erkennen.



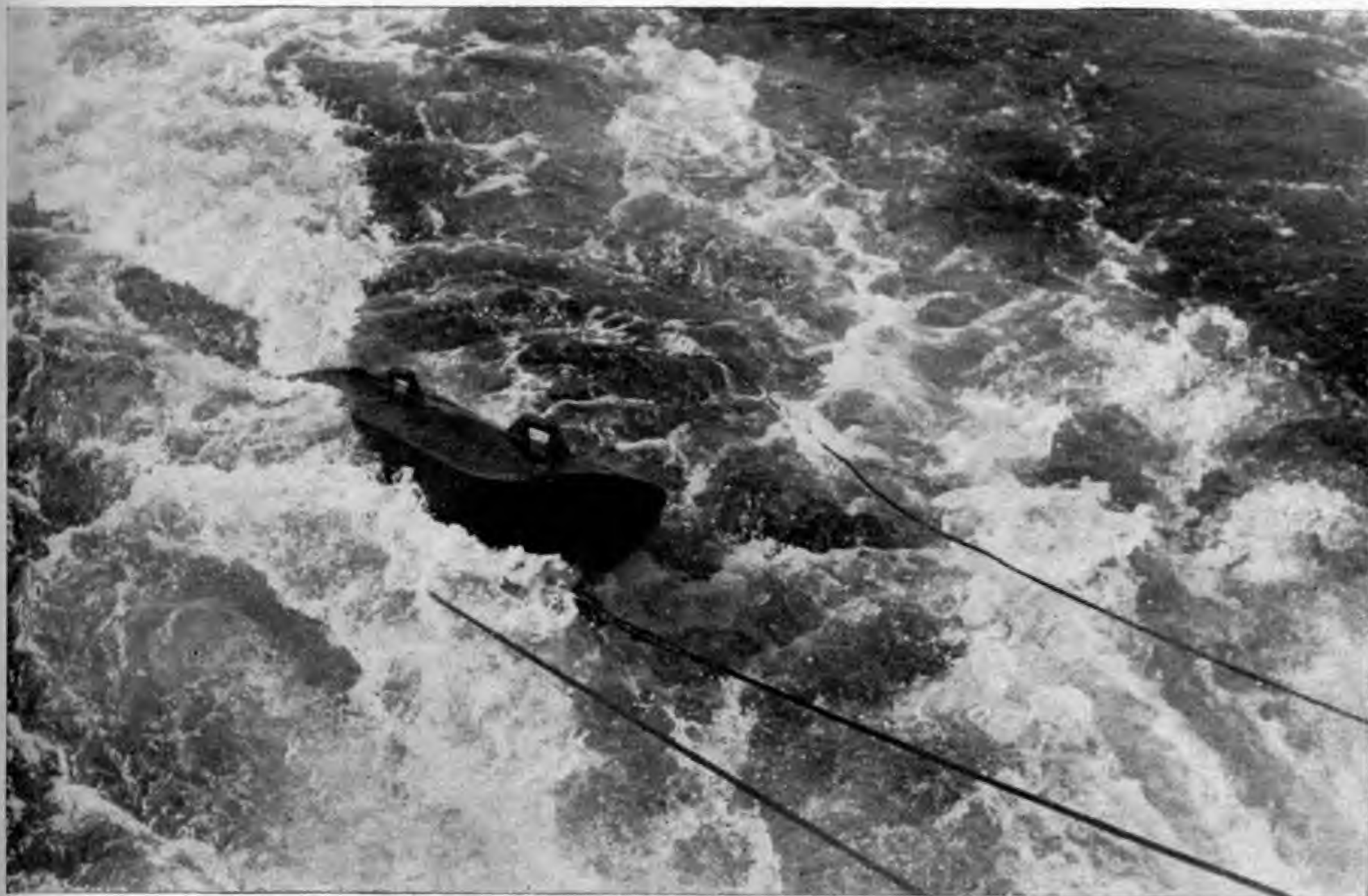


Minensuchflottille auf dem Anmarsch in feindliche Minenfelder.





Im Minengebiet. Minensuchgeräte werden ausgebracht.



An langen Leinen schleppen die Boote die Suchgeräte hinter sich her, die die Ankertaue feindlicher Minen absprenge und dadurch die Minen an die Wasseroberfläche bringen.  
Das Bild zeigt die Schleppboje des unter Wasser befindlichen Minensuchgerätes.





Mit ausgebrachten Minensuchgeräten räumt die Flottille im Hintergrund eine Minensperre.







Eine feindliche  
Mine wird ent-  
schärft und zur  
Untersuchung an  
Bord genommen.







Der Sperrwaffenoffizier erklärt die Konstruktion dieser Mine.



Ein Minenräumboot beim Ausbringen des Bugschutzgerätes.



Für das Minenräumen hat die Kriegsmarine auch Hilfsfahrzeuge in Dienst gestellt, die in der Handelsmarine oder Fischerei verwendet wurden. Zwei solcher Hilfsfahrzeuge beginnen mit dem Minensuchen. — Zum Ausbringen der Geräte wird „Flar“ gezeigt.



Mit ausgebrachten Minensuchgeräten wird das minenverdächtige Gebiet lückenlos abgefahren. Das Spritzwasser hinter den Booten zeigt die Lage der Suchgeräte.







Das Minenräumen ist beendet.  
Die Räumgeräte werden aufge-  
nommen.

Diese Minensuchflottille hat ihre  
Aufgabe erfüllt und läuft in den  
Heimathafen ein.



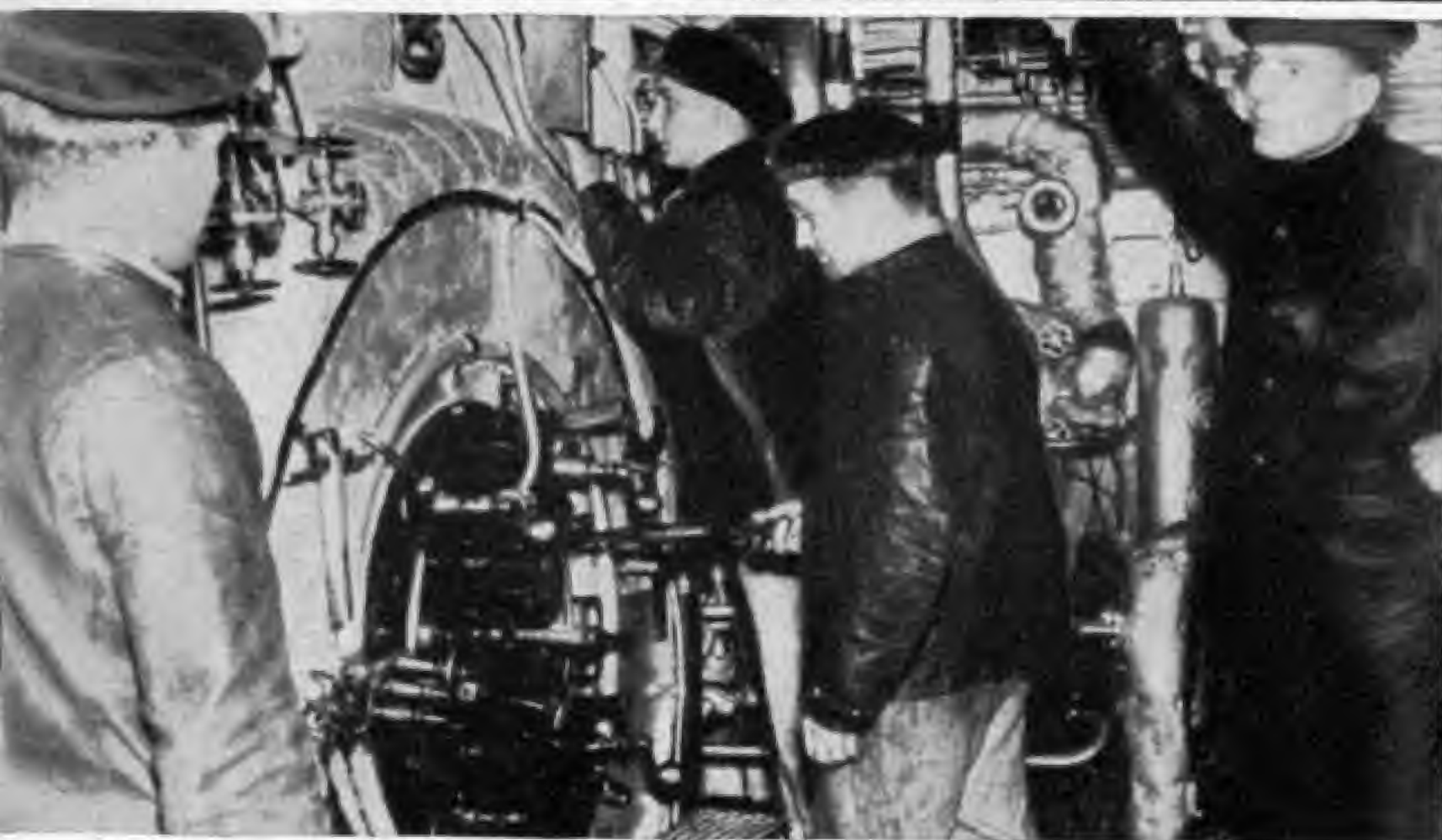


Es kommt des öfteren vor, daß Minen durch den Seegang von ihrer Verankerung losgerissen werden. Sie kommen dann an die Oberfläche und treiben. Das Völkerrecht schreibt vor, daß die Minen sich beim Losreißen von der Verankerung selbsttätig entschärfen. Trotzdem sind sie der Schifffahrt gefährlich. — Hier werden treibende Minen abgeschossen.

Eine angetriebene feindliche Mine.

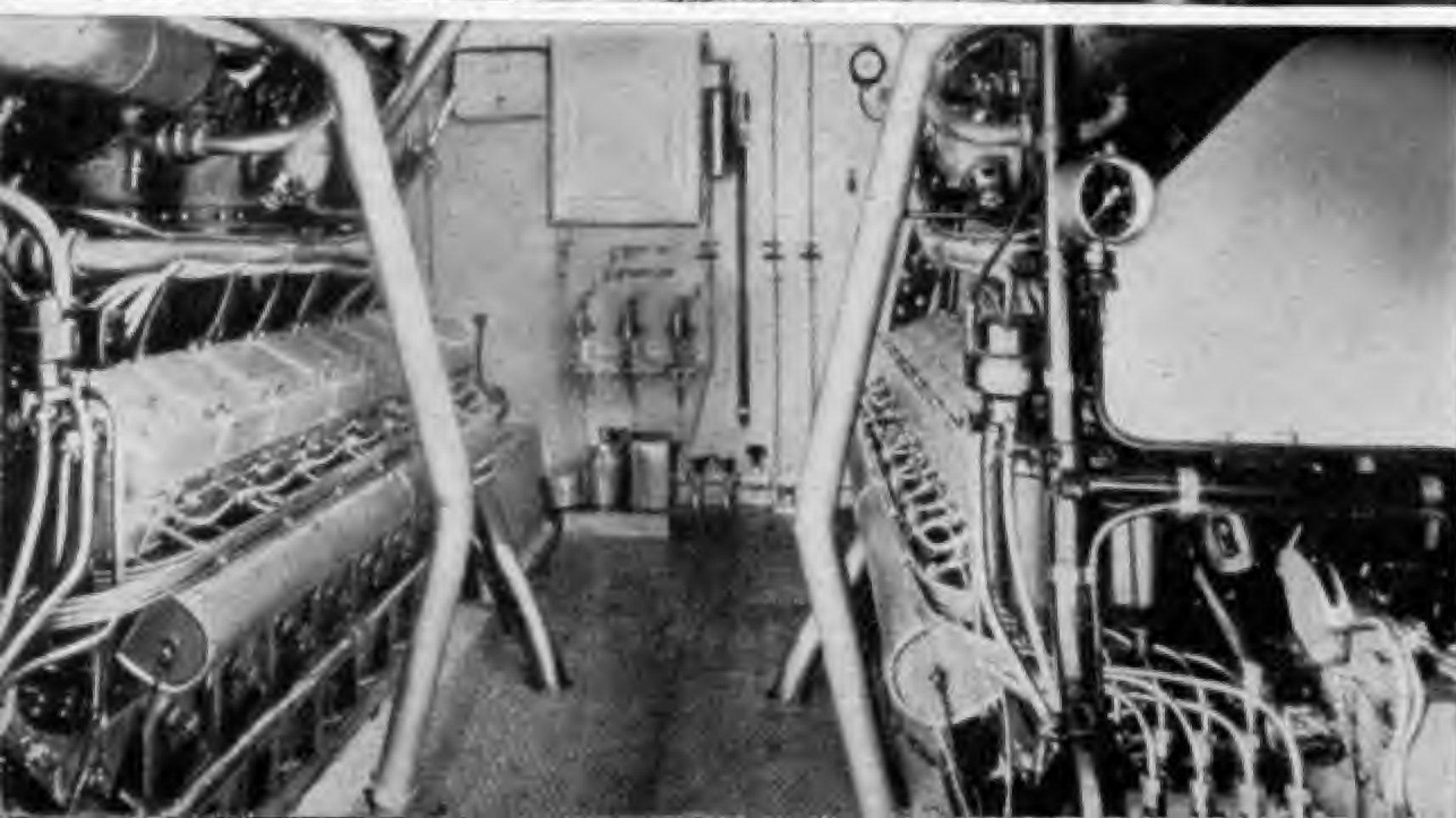






Der Minensuchdienst ist schwer und gefährlich. Läuft solch ein verhältnismäßig kleines Minensuchboot oder Minenräumboot auf eine Mine, so bedeutet das in den meisten Fällen den Untergang des Schiffes. Im minenverseuchten Seegebiet legen die Besatzungen deshalb Schwimmwesten an.

Im Kesselraum eines Minensuchbootes während der Fahrt.



Maschinenraum eines Minenräumbootes.





Im Kartenhaus eines  
Minensuchbootes. Der  
von Minen geräumte  
Abschnitt wird in die  
Seekarte eingetragen.



Während des Minen-  
räumens muß von  
Boot zu Boot ein be-  
stimmter Abstand ein-  
gehalten werden. Der  
Obersteuermann über-  
prüft den befohlenen  
Abstand laufend.





Dienst im Funkraum.

Auch beim Kartoffelschälen bleiben die Schwimmwesten angelegt.

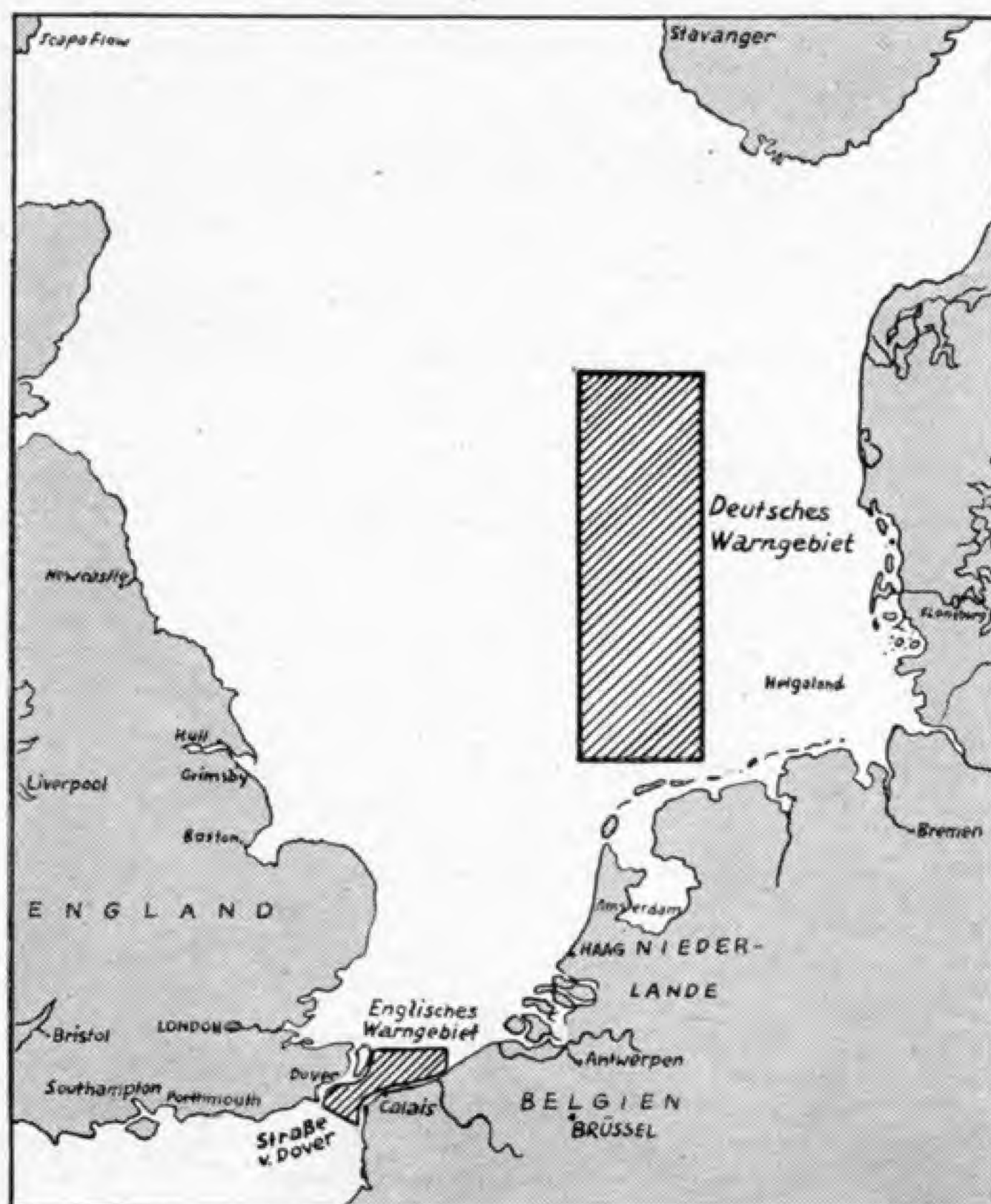




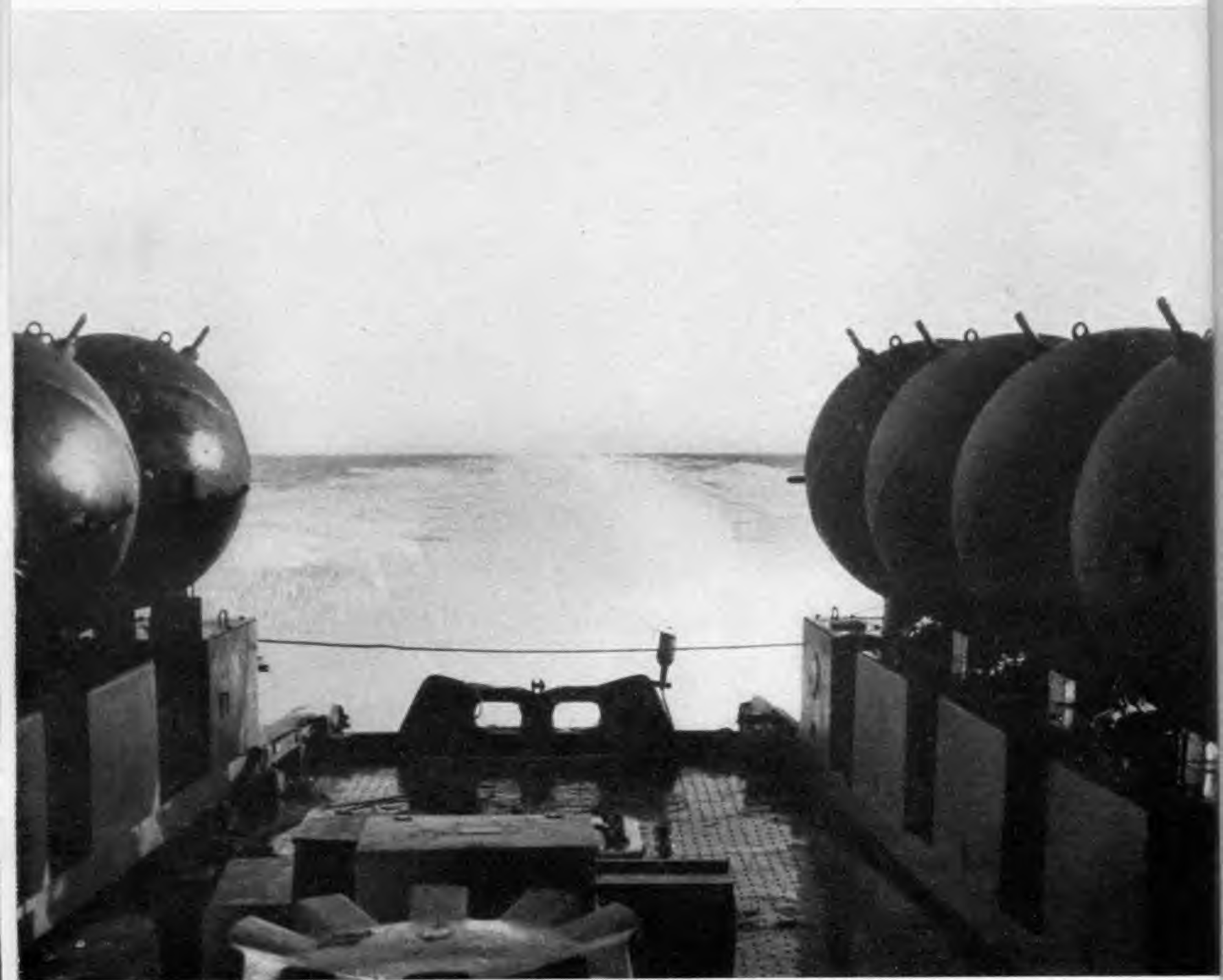


Zum Schutz der deutschen Küste und zur Sperrung feindlicher Hafeneinfahrten werden Minensperren gelegt. — Übernahme von Minen von einem Begleitfahrzeug.

Minensperren in der Nordsee und in der Straße von Dover (schraffiert gezeichnet).







Anmarsch zum Sperrgebiet. Auf den Transportbahnen an Backbord und Steuerbord stehen die Minen auf den Ankerstühlen aneinandergereiht. Im Operationsgebiet werden sie über die Abwurf Bühne in die See geworfen.





Deutsche Lotsen  
werden an Bord  
neutraler Handels-  
schiffe gebracht, um  
sie sicher durch die  
ausgelegten  
Minensperren in  
deutsche Häfen zu  
geleiten.



# Der Erfolg unserer Minenwaffe:



Englische Matrosen beim Abmontieren eines Geschützes von dem englischen Zerstörer „Gipsy“, der auf eine deutsche Mine auf lief und auf Grund gesetzt wurde.





# Der Schiffsfriedhof an Englands Küste

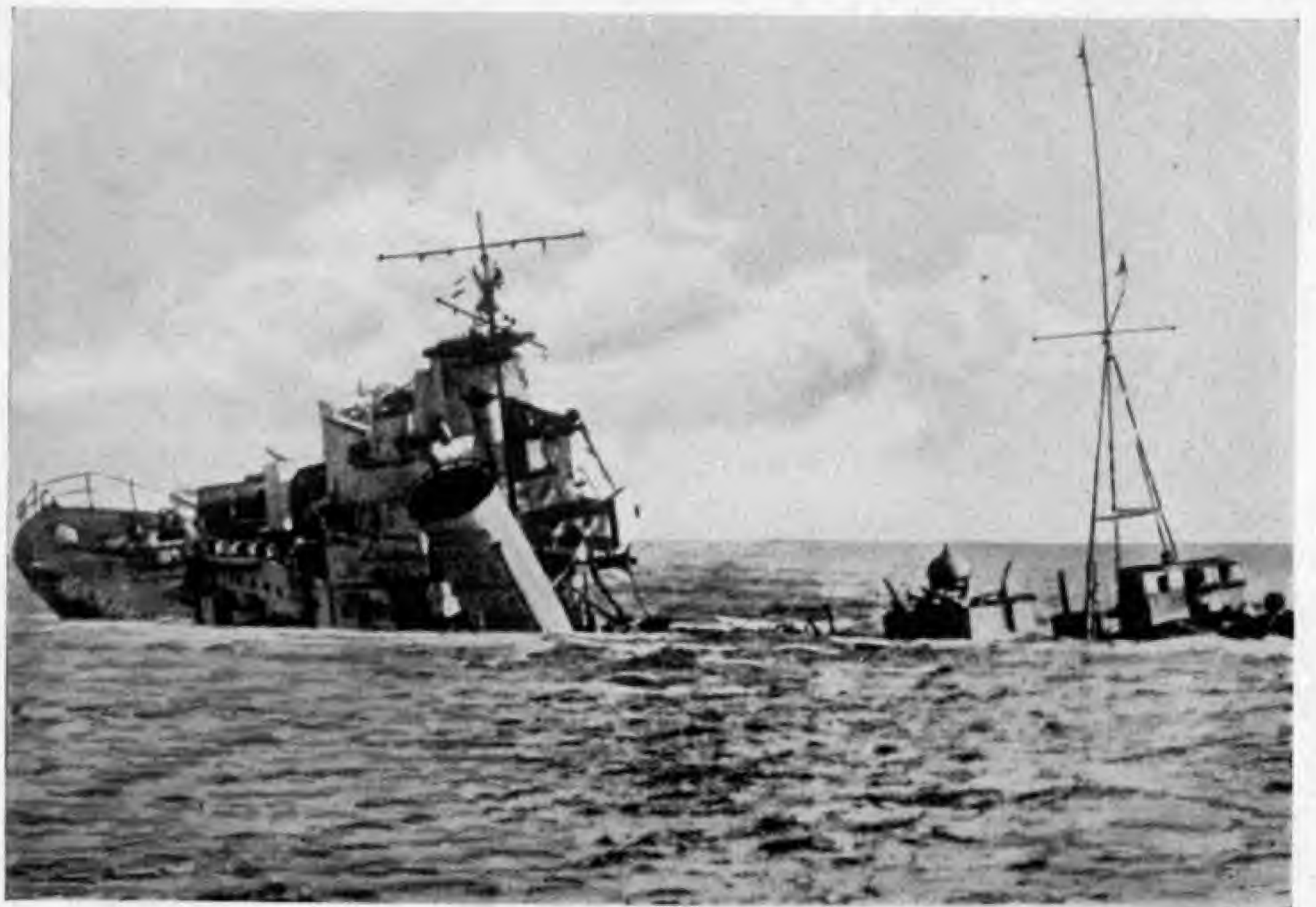
Eine Mine setzte der Fahrt dieses Dampfers am Eingang der Themsemündung ein Ende. Dieses Schicksal ereilte viele Schiffe, die sich der englischen Kontrolle unterwarfen und sich dazu an die englische Küste begaben.



Das ist alles, was von dem 10000 Tonnen großen Handelsdampfer Dunbar Castle nach einem Minentreffer noch zu sehen ist.



Eine Mine legte diesen englischen Zerstörer auf eine Sandbank.







Außer durch Minen werden die Hafeneinfahrten zum Schutz gegen überraschendes Eindringen feindlicher Kriegsschiffe bei Nacht und Nebel auch durch Balkensperren gesichert. Starke Balken werden durch Stahldrahttaue fest miteinander verbunden und quer vor der Hafeneinfahrt ausgelegt. — Für die Durchfahrt eigener Schiffe sind in den Balkensperren Sperrlücken vorgesehen. Die Sperrlücke wird geschlossen, indem ein Teilstück der Sperre wieder in die Sperrlücke eingeschleppt wird.



Zum Schutz der Häfen gegen feindliche Unterseeboote werden Netzsperrn ausgebracht. Es sind starke Drahtnetze, die von Schwimmkörpern getragen werden und tief ins Wasser hinabhängen. — Auf einem Netzgleiter wird ein Sperrnetz für das Auslegen flargemacht.





### **Das Kriegsabzeichen für Minensuch-, U-Boots-Jagd- und Sicherungsverbände.**

Der harte und gefährvolle Dienst der Minensuch-, U-Boots-Jagd- und Sicherungsverbände, die mit ihren kleinen Fahrzeugen im Kampf gegen U-Boot-, Minen- und Fliegergefahr dauernd den Unbilden der Witterung ausgesetzt sind, verlangt von jedem Mann an Bord vollen Einsatz und hohe Nervenanspannung. Der Dienst ist besonders entsagungsvoll und zermürend, da der Verwendungszweck es dem einzelnen in den meisten Fällen nicht ermöglicht, sich im unmittelbaren Kampf gegen den Feind persönlich vor seinen Kameraden auszuzeichnen.

In Anerkennung der verantwortungsvollen und erfolgreichen Tätigkeit dieser Streitkräfte ordne ich die Einführung eines Kriegsabzeichens für die Minensuch-, U-Boots-Jagd- und Sicherungsverbände an.

Berlin, den 31. August 1940.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

R a e d e r

Großadmiral, Dr. h.c.





Minensuchboote, die trotz grober See die Suchgeräte ausgebracht haben. Man muß schon gute Seebeine haben, um bei diesem Wetter seinen Mann zu stehen. —

Auch bei schwerem Wetter müssen die Minensucher ihren harten und verantwortungsvollen Dienst durchhalten, um Kriegs- und Handelsschiffen den Weg nach deutschen Häfen von feindlichen Minen freizuhalten.

Vereistes Minensuchboot nach einer winterlichen Sturmfahrt. Kommandobrücke und Geschütz sind mit einem dicken Eispanzer überzogen.





# Auf Vorposten



Eine Vorpostenflottille läuft aus.

Jedes Vorpostenboot hat ein bestimmtes Seegebiet zu überwachen. Um den Schiffsort festzustellen, nimmt der Obersteuermann am Peilkompaß Peilung, sobald Seezeichen in Sicht kommen, deren genaue Lage in der Seekarte vermerkt ist.



Das Ergebnis der Peilung wird durch den Wachoffizier und den Obersteuermann ausgewertet.





Schlecht Wetter ist aufgekommen. Schwer schlingert und stampft das Boot in der groben See. So geht es oft Tage und Wochen lang; aber dennoch wird nicht eingelaufen, denn die Küste darf nicht unbewacht bleiben.





Vorpostenboote müssen ständig mit Überraschungen durch den Feind rechnen, sei es durch Unterseeboote oder durch Flugzeuge. Auch der wachfreie Teil der Besatzung, die Freiwache, muß daher immer gefechtsbereit sein. Niemand kommt während des wochenlangen Seetörns so recht aus den Kleidern.

Berlin, 26. 12. 39  
Das DAB. gibt bekannt:  
Am 25. Dezember versuchten  
britische Flugzeuge, wie am  
Vortage, Vorposten in der  
Deutschen Bucht anzugreifen.  
Im Abwehrfeuer der Ma-  
schinengewehre blieben die  
Angriffe erfolglos.

Warm! — Flugzeug in Sicht!







Strenge Kälte hat die Küstengewässer vereist. Ein Eisbrecher muß eingesetzt werden, um den leichteren Streitkräften eine Fahrrinne zu bahnen.



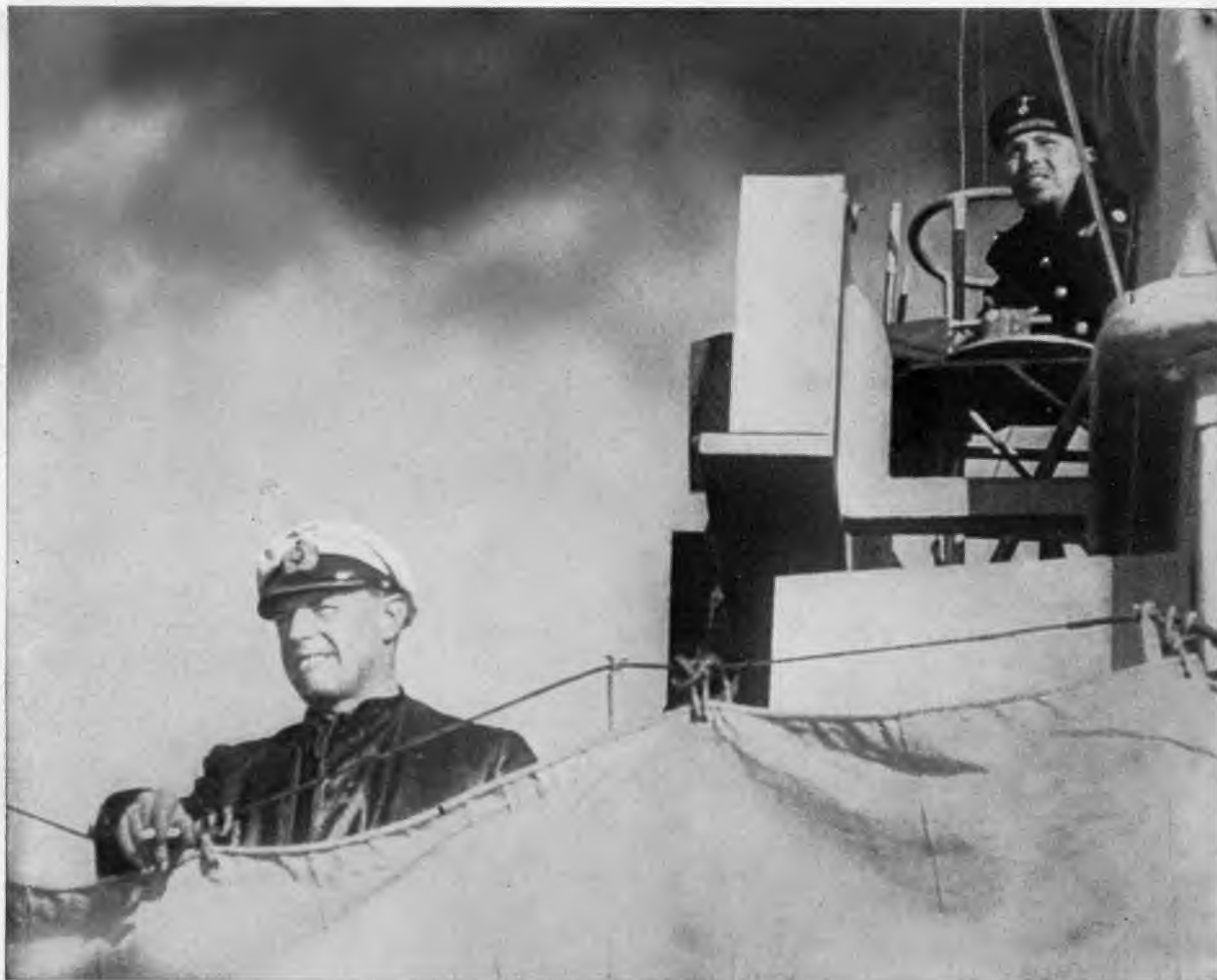
19 Grad Kälte! Krachend zerbricht das gefrorene Packeis, wenn das Vorpostenboot sich mit ganzer Maschinenkraft hindurcharbeitet.





Weit draußen in See bei strenger Kälte auf Wacht. Die überkommenden Brecher erstarren zu Eis und verstärken immer mehr den Eismantel, der das ganze Schiff überzieht. Der Ausguckposten hat keinen leichten Stand. Aber seine Aufmerksamkeit darf nicht erlahmen. Nach einer halben Stunde wird er wieder abgelöst.





Etwas Verdächtiges ist beobachtet worden. War es das Schrohr eines feindlichen Unterseebootes, oder war es eine Täuschung?

Wasserbomben werden geworfen! Ein dumpfes Rollen geht durch die See. Ein Wasserberg erhebt sich über der Stelle, wo die Bombe detonierte. Wehe dem feindlichen Unterseeboot, das sich in der Nähe befindet!







Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine verleiht tapferen Männern der Vorpostenboote das Eiserne Kreuz.







Marineartillerie an Slanders Küste.



## an den Küsten



Die Alarmglocke schrillt! An die Geschütze!  
In wenigen Sekunden ist die Deichbatterie feuerbereit.



Seuerndes Küstengeschütz.





Nächtliche Fliegerabwehr an der Küste.



# Die Eroberung der britischen Kanalinseln Guernsey und Jersey.



Ein Stoßtrupp.



Führerhauptquartier,  
2. Juli 40  
Das DAB. gibt be-  
kannt: Am 30. 6. bzw.  
1. 7. wurden die bri-  
tischen Kanalinseln Jer-  
sey und Guernsey im  
Handstreich durch Teile  
der Luftwaffe genom-  
men und anschließend  
durch Stoßtrupps der  
Kriegsmarine und nach-  
folgende Abteilungen  
des Heeres besetzt.

Flaggenhissung  
auf der Insel Jersey.







**DNB Berlin, 9. April 1940**

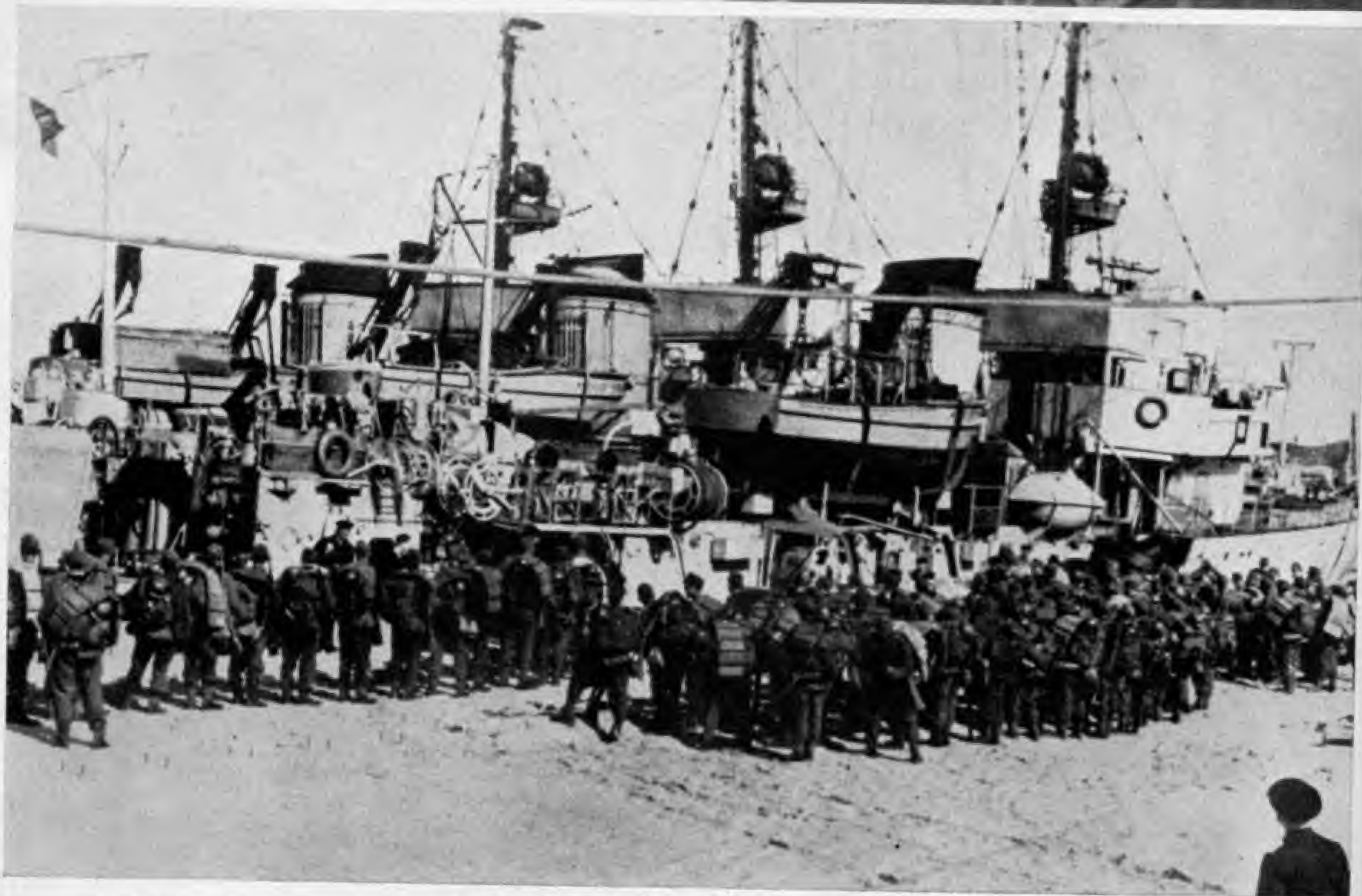
**Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:**

Um dem im Gang befindlichen britischen Angriff auf die Neutralität Dänemarks und Norwegens entgegenzutreten, hat die Deutsche Wehrmacht den bewaffneten Schutz dieser Staaten übernommen.

Hierzu sind heute morgen in beiden Ländern starke deutsche Kräfte aller Wehrmachtteile eingerückt bzw. gelandet.

Zum Schutze dieser Operationen sind umfangreiche Minensperren gelegt worden.





Irgendwo in deutschen Häfen stehen Schlachtschiffe, Kreuzer, Zerstörer, Torpedoboote, Minensuchboote und Transportschiffe bereit, um Marineartilleristen und Gebirgstruppen an Bord zu nehmen und nach Norwegen zu bringen. Die Einschiffung hat begonnen.









Kampfwagen und  
Munition werden  
an Bord verladen.





Im Morgengrauen sammeln sich die Schiffe. Zerstörer, Torpedoboote und Schnellboote sichern die Kreuzer gegen feindliche Unterseeboote.



Der für unsere Gebirgstruppen ungewohnte Vormarsch beginnt.





Auf hoher See wird  
den Besatzungen das  
Ziel der Fahrt bekannt-  
gegeben.



Jetzt wissen die Matro-  
sen, was „anliegt“. Sie  
begeben sich auf ihre  
Gefechtsstationen und  
machen das Schiff ge-  
fechtsklar.





Kartuschen werden herangeschafft. Die Treibladung ist schwer genug für einen Mann.  
Die Geschütze sind besetzt und feuerbereit.







Um eigenen  
erleichtern, ed  
und achterm  
aufgemalt.

Die Matrosen  
zeigen den  
Kameraden  
mit dem Edel-  
weiß an der  
Mütze, wie  
ein „zünftiger“  
Seemanns-  
knoten ge-  
macht wird.





Unsere Gebirgler  
erhalten eine neue  
Ausrüstung: Der  
Oberbootsmann  
verpaßt ihnen  
Schwimmwesten.

Man ärgert das Erkennen zu  
vorn auf den Schiffen vorn  
auf dem Deck das Hakenkreuz

Längst ist die Küste verschwunden. Man  
sieht sich in der neuen Umgebung um oder  
geht in Ruhestellung. — Den Vormarsch  
besorgen Tausende von Pferdekraften.







Unterseeboot-Sicherung durch Schnellboote. — Interessiert betrachten die eingesetzten Kameraden von der Luftwaffe die „schnelle Konkurrenz“ zur See.

Die Matrosen haben sich eine Karte beschafft und besprechen an Land dessen, was ihnen bekanntgegeben ist, die „Lage“.





# Auf dem Signaldeck

Signalisieren  
mit Signalflaggen.

Eine Ruhepause. Die  
Signalflaggen erfüllen  
hier mal einen anderen  
Zweck.







Schwerer Kreuzer hat einen englischen Zerstörer gesichtet. Der Kommandant beobachtet.



Die Artillerie des Kreuzers hat gesprochen. Der Zerstörer ist weitwund geschossen und brennt.



In Flammen  
und Rauch  
gehüllt ist der  
Zerstörer.



Berlin, 10. 4. 40

Das DAB. gibt bekannt:

Im Morgengrauen des 10. April versuchten englische Seestreitkräfte in Narvik einzudringen. Der Angriff wurde von den dort liegenden Einheiten der Kriegsmarine mit schweren Beschädigungen und Verlusten für die Engländer abgewiesen. 3 britische Zerstörer wurden vernichtet. Bei einem weiteren Zerstörer gibt die britische Admiralität schwere Beschädigungen und Kampfunfähigkeit zu. Am 8. April ist bei anderer Gelegenheit schon ein britischer Zerstörer versenkt worden.

Die überlebenden Engländer werden an Bord genommen. Sie sind über und über mit Treiböl bedeckt, in dem sie schwimmen mußten. Das Treiböl war aus dem Zerstörer ausgelaufen.





Norwegens Küste  
in Sicht.

Ein Unterseeboot  
läuft in einen nor-  
wegischen Hafen ein







Ein Schnellboot kommt bei einem Kreuzer längsseit, um einen Stoßtrupp zu übernehmen und an Land zu setzen.



Die Schnellboote mit den Stoßtrupps an Bord haben abgelegt. Die Klappen der Torpedorohre sind geöffnet, die Rohre schußbereit.





Truppentransporter in einem norwegischen Hafen.  
In einem norwegischen Fjord.





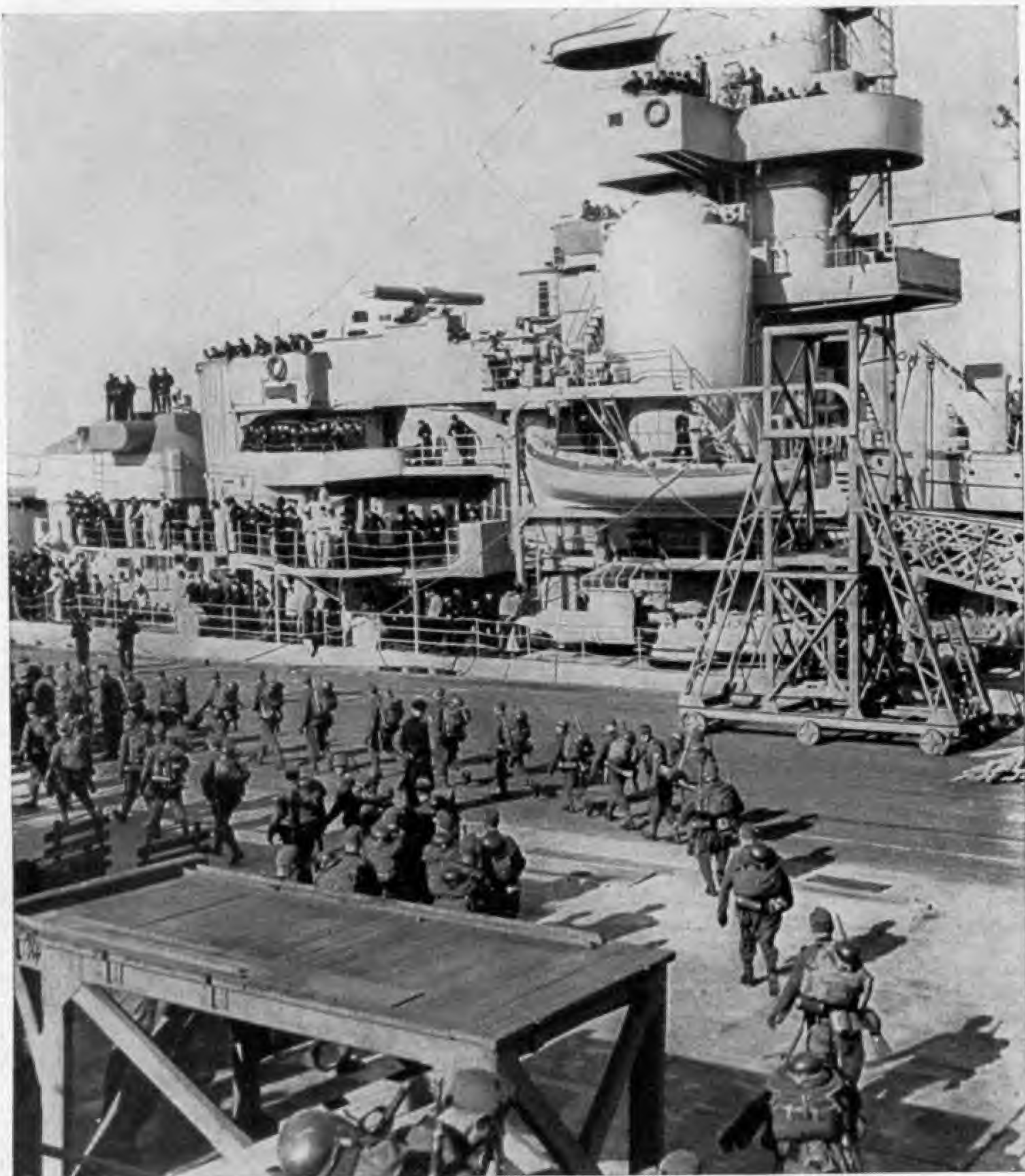


Schnellboote mit ihrem Begleitschiff in einem norwegischen Hafen. Was die Boote in ihren begrenzten Räumen an Ausrüstungsbedarf nicht selbst mitführen können, ergänzen sie aus dem Begleitschiff.

Eine Schnellbootflottille hat vom Landungssteg abgelegt und geht für den Küstenschutz in norwegischen Gewässern wieder in See.







# Die Lande- truppen

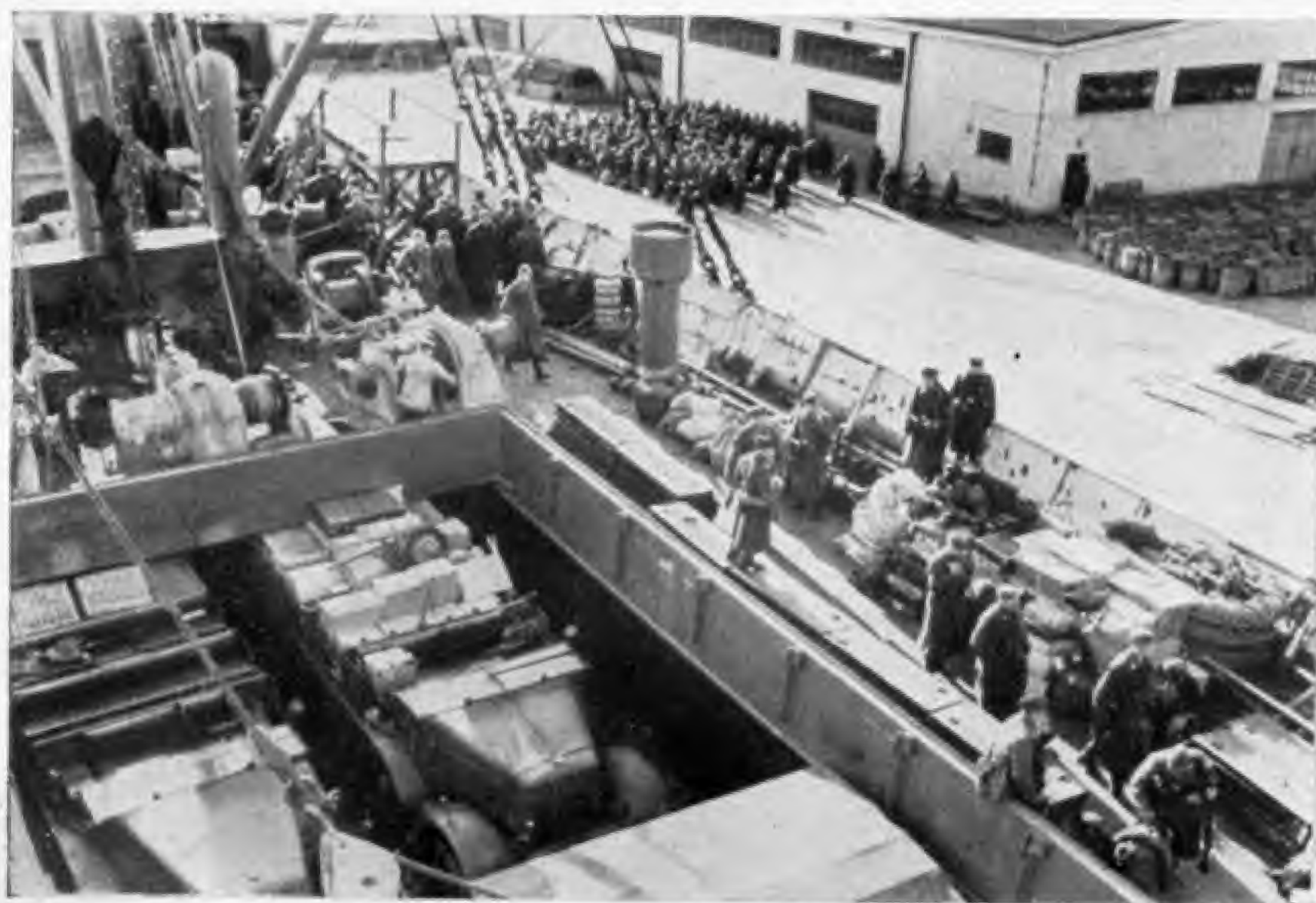
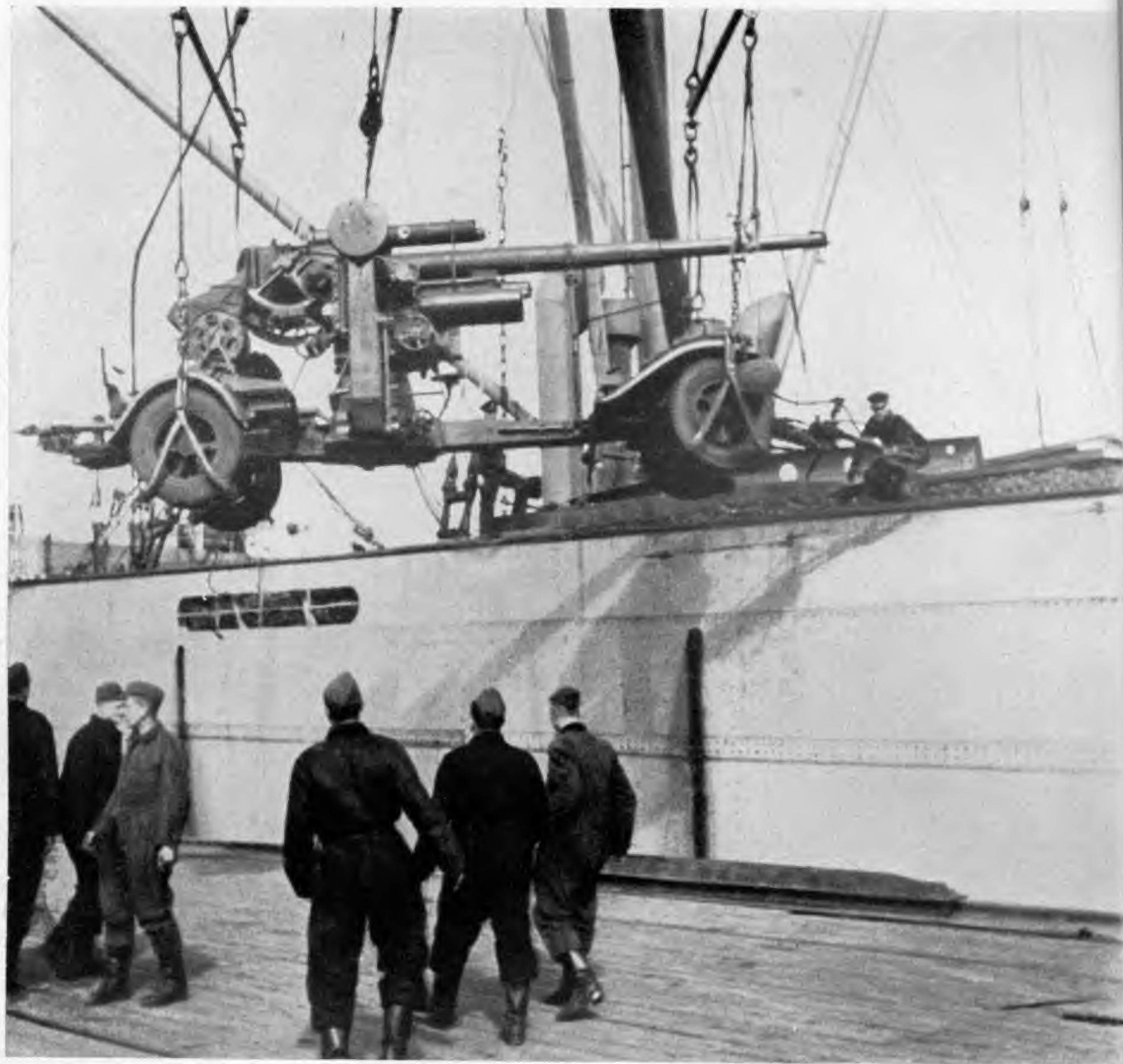




werden  
aus-  
geschifft

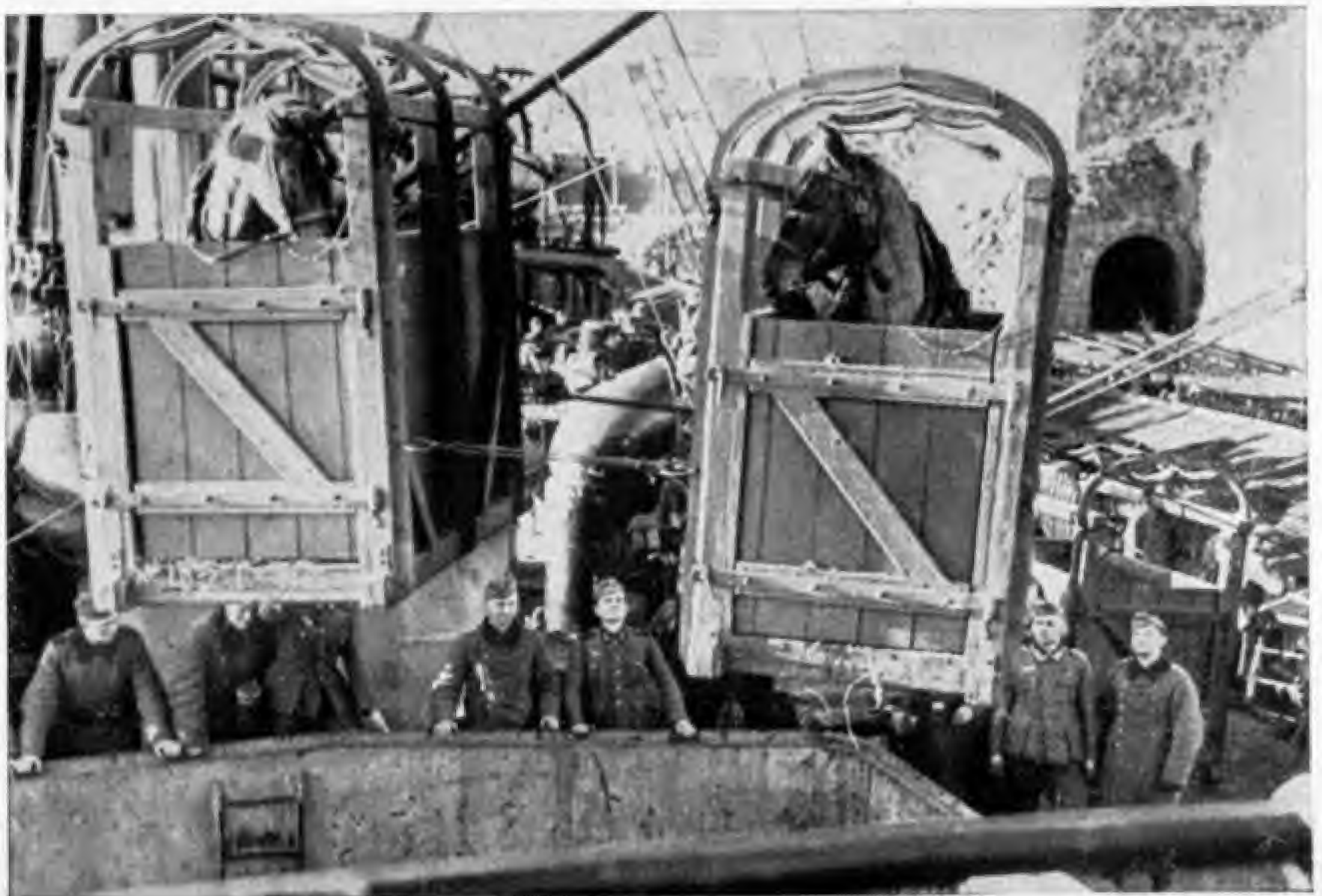






**Geschütze, Panzer  
Kriegsmaterial  
werden aus**





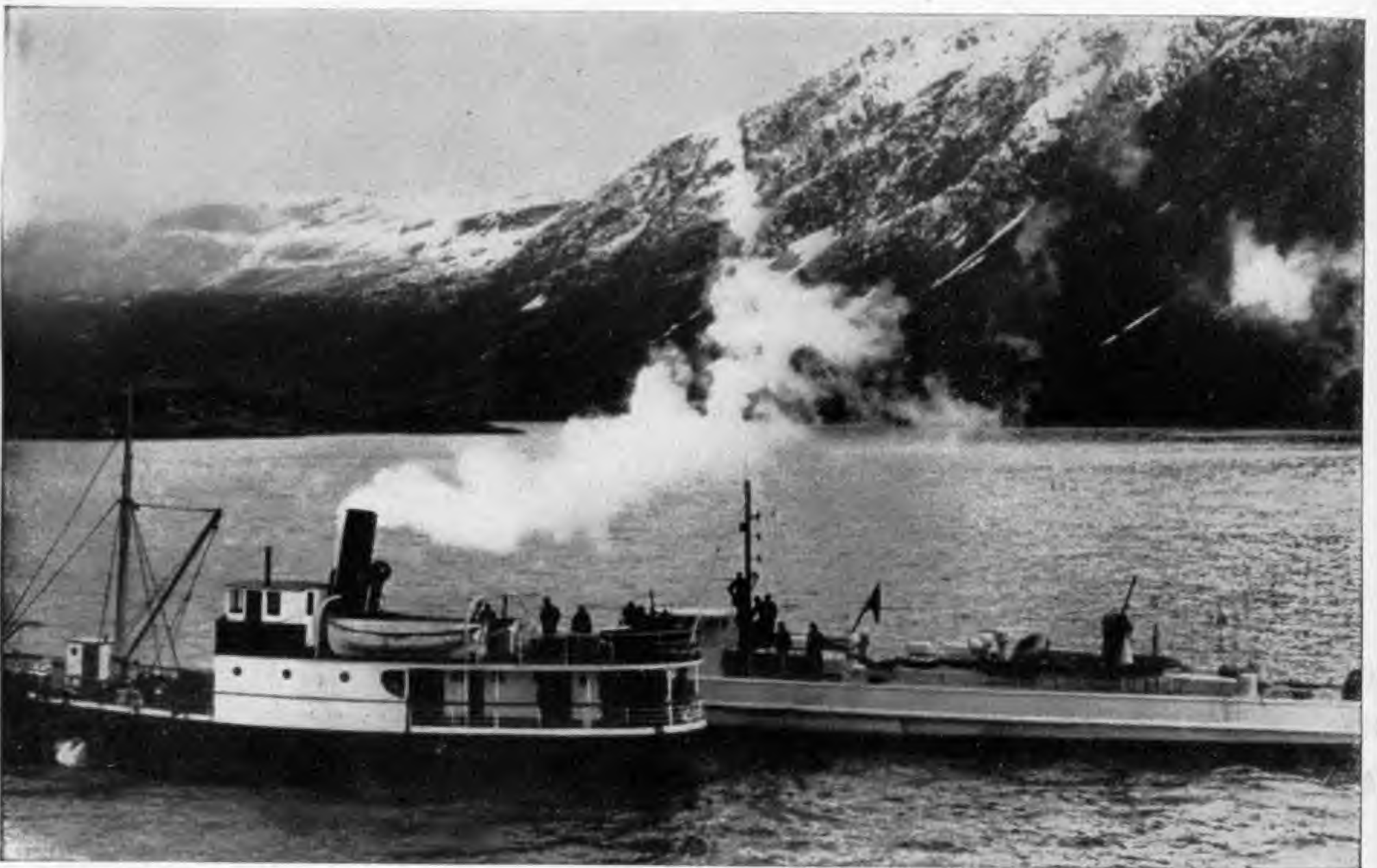
r  
 1  
 5

Kampfwagen,  
 und Pferde  
 geladen



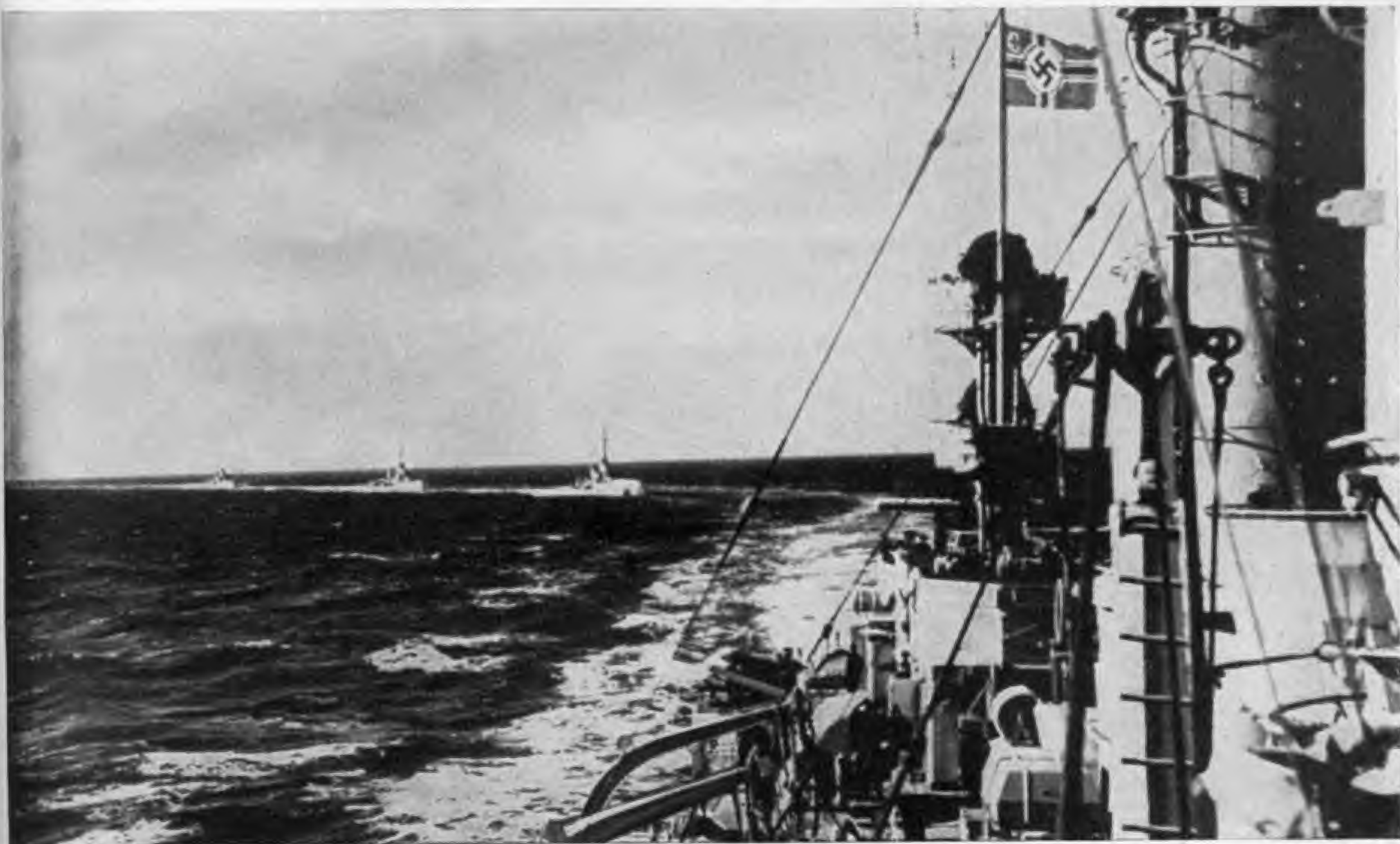


Eine andere Aufgabe der Schnellboote: Die zahlreichen, weit in das Land hineingehenden Sjorde müssen überwacht und von feindlichen Schiffen gesäubert werden.



Hier hält ein Schnellboot einen Dampfer an und bringt ihn auf.



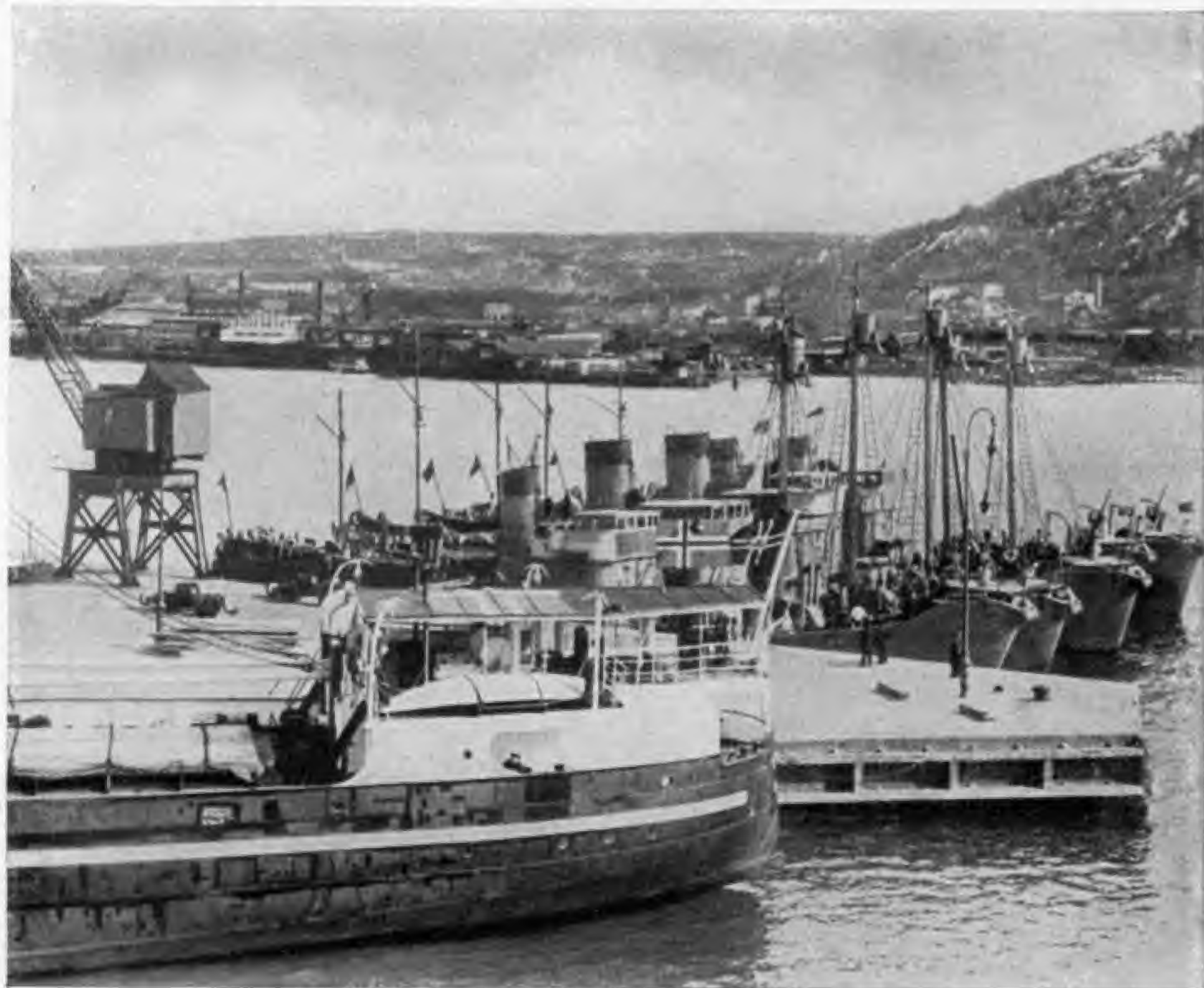


Immer neuer Nachschub wird unter dem Schutz der Flotte nach Norwegen gebracht. Zerstörer und Torpedoboote erneut auf dem Marsch gen Norden.



Eine Transportflotte.





Auch Vorpostenboote  
sind nach Norwegen  
entsandt worden. Für  
eine kurze Zeit hat  
diese Flottille einen  
norwegischen Hafen  
aufgesucht, um dann  
draußen vor der Küste  
Posten zu beziehen.

Angehörige des Landungs-  
Korps marschieren durch  
Norwegens Hauptstadt.



Eine unserer Minensuch-  
flottillen hat einen dänischen  
Hafen angelaufen.





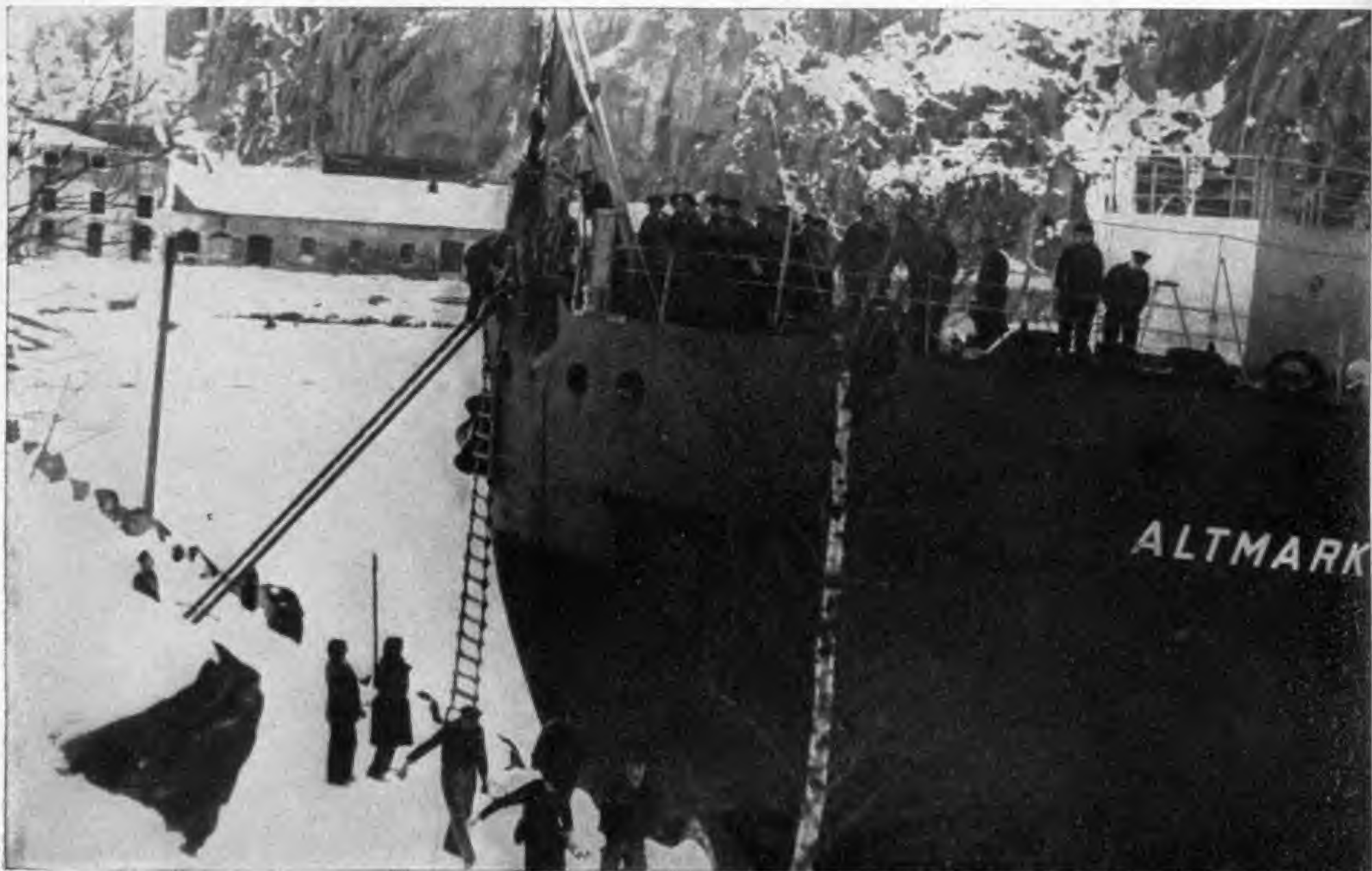
Parade in Oslo am Geburtstag des Führers.  
 Der Kommandierende Admiral Norwegen besichtigt die Besatzung eines Kreuzers.







Auf der Wacht an Norwegens Küste.



Es ist vorbei mit solchen Übergriffen! Am 16. 2. 40 überfielen britische Zerstörer in norwegischen Hoheitsgewässern, im Jössing-Fjord, den deutschen Dampfer „Altmark“. Der Zerstörer „Cossak“ schoß auf wehrlose deutsche Matrosen, es gelang ihm aber nicht, das Schiff aufzubringen. Jetzt steht Norwegen unter dem Schutz deutscher Waffen. Die Briten haben dort nichts mehr zu suchen.





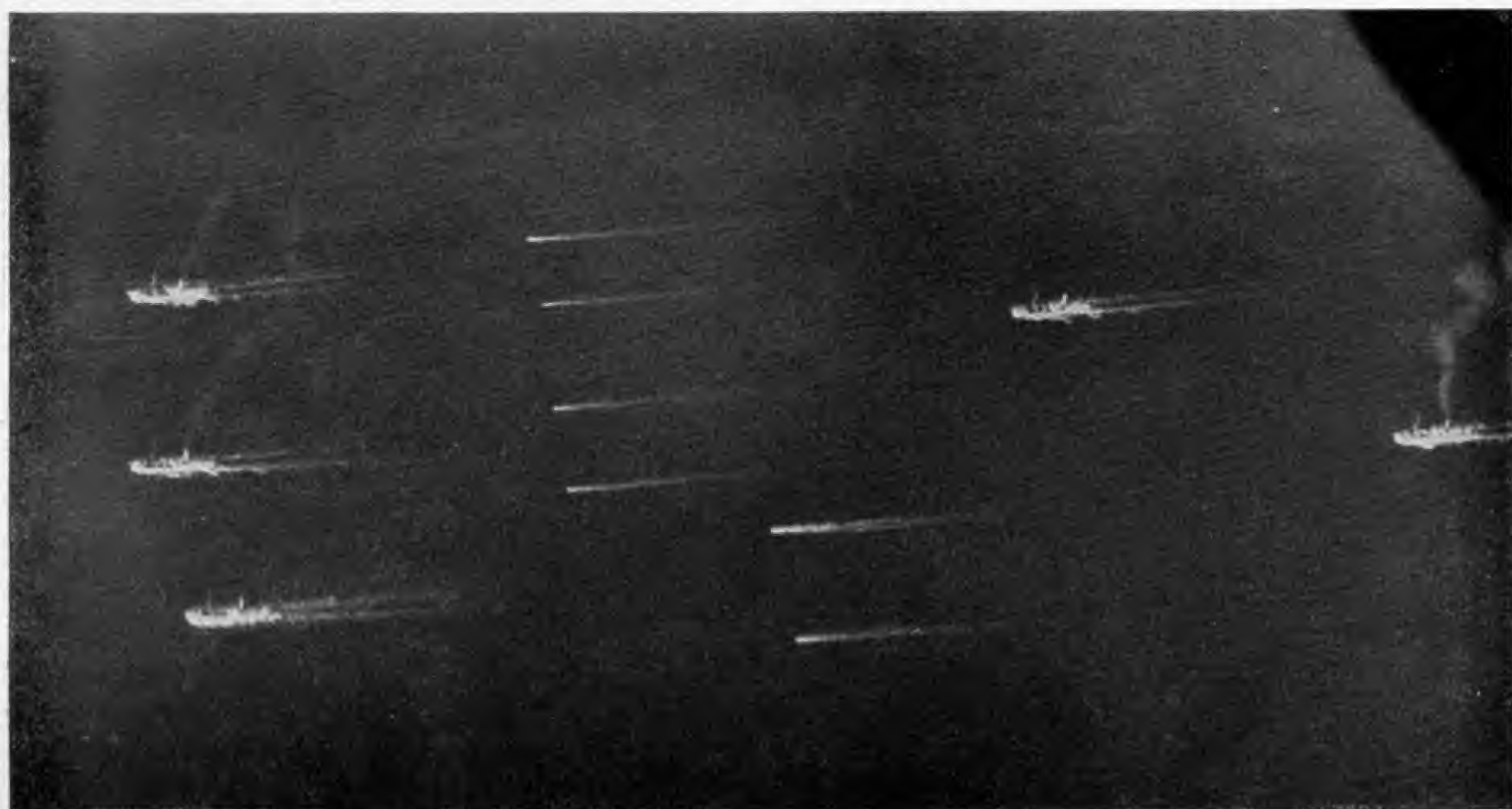
Dänemark unter deutschem Schutz.





Zum Schutze der Operationen unserer Flotte werden in den nordischen Gewässern Minensperren ausgelegt. — Auf dem Marsch ins Sperrgebiet.

Feindliche Minensperren werden geräumt. — In der Mitte des Bildes ist die Spur der Suchgeräte zu erkennen.







Mit militärischen Ehren wird auf einem norwegischen Kriegsschiff die norwegische Flagge niedergeholt. Deutsche und norwegische Marineoffiziere erweisen beim Flaggenwechsel die Ehrenbezeugung.

Norwegische Panzer-  
schiffe im Oslo-Sjord.



Die Besatzung dieses norwegischen Torpedo-  
bootes ist an Deck ge-  
kommen und betrachtet  
das deutsche Kriegs-  
schiff, das in seiner  
Nähe festmacht.







**Auf  
Unterseeboots-  
jagd  
im Kattegatt**



Wasserbomben werden geworfen. Eine ganze Reihe englischer Unterseeboote wurde so vernichtet.





Auch unsere Minensuchboote beteiligen sich an der Unterseebootsjagd.



Im Maschinenraum eines Minensuchbootes während der Unterseebootsjagd. — Abgeschlossen von dem Kampfgeschehen, erfüllen diese Männer ihre Pflicht unten im Boot an den Maschinen.





Nach Beendigung der erfolgreichen Unternehmung spricht der Kommandant eines Kriegsschiffes zu seiner tapferen Besatzung.

In Anwesenheit des Führers der bei der Norwegenunternehmung eingesetzten Flottenstreitkräfte, Admiral Lütjens (links), und des Chefs des Stabes des Flottenkommandos, Konteradmiral Backenköhler, werden an die Besatzung eines Kriegsschiffes Eisene Kreuze verliehen.



Unteroffiziere und Mannschaften eines Kreuzers werden mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnet.







Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine auf dem Flugplatz in Oslo. In der Mitte der Chef des Stabes der Seekriegsleitung, Admiral Schniewind, rechts Admiral Boehm, der kommandierende Admiral in Norwegen.



Die in Horten eingesetzten Marineartilleristen werden besichtigt.





Kapitän zur See und Kommodore Bonte, der Führer der Zerstörer,  
der vor Narvik fiel.

Berlin, 15. 4. 1940

Das DAB. gibt bekannt: Deutsche Zerstörer unter Führung des Kommodore Bonte, die die Landung in Narvik und die erste Einrichtung der Truppen gesichert hatten, bestanden in den letzten Tagen, unterstützt von deutschen U-Booten und Flugzeugen, schwere Kämpfe gegen die wiederholten Einbruchversuche der englischen Streitkräfte. — Am 13. April mittags führte der Feind abermals einen Großangriff durch. Er setzte zu diesem Zweck ein Geschwader, bestehend aus zwei Schlachtschiffen, Flugzeugträgern, Kreuzern und zahlreichen Zerstörern ein. Trotzdem sind unsere eigenen Zerstörer wieder zum Angriff auf die britische Überlegenheit angetreten. Bei diesen schweren Kämpfen wurde der britische Zerstörer „Kossak“ von Marine- und Luftstreitkräften in Brand geschossen und strandete. Der Zerstörer „Estimo“ sowie weitere Zerstörer wurden desgleichen schwer beschädigt bzw. vernichtet.

Berlin, 17. 4. 40

Das DAB. gibt bekannt: Bei der Verteidigung von Narvik fiel der Führer der Zerstörer Kapitän zur See und Kommodore Bonte in heldenmütigem Kampf gegen britische Übermacht. Rund zwei Drittel der Besatzungen der beschädigten und nicht mehr gefechtsbereiten Zerstörer, die ihre Munition restlos verschossen haben, wurden in die Verteidigung Narviks zur Verstärkung der im dortigen Raum eingesetzten Seerestruppenteile eingegliedert.



# ERLASS

über das

## Zerstörer-Kriegsabzeichen



1. Vor Narvik und auf mancher kühnen Fahrt gegen England haben die Zerstörer sich unter der Führung ihres tapferen Kommodore Bonte unvergänglichen Ruhm erworben. Als Ehrung dieser Taten und zum Ansporn für die junge Mannschaft ordne ich die Einführung eines Zerstörer-Kriegsabzeichens an.
2. Das Abzeichen wird durch den Führer der Zerstörer verliehen.
3. Das Abzeichen kann den Besatzungsmitgliedern der in Narvik eingesetzten Zerstörer verliehen werden. Ich behalte mir vor, die Verleihung dieses Abzeichens auf Grund besonderer Leistungen auch an Besatzungsmitglieder anderer Zerstörer, der Torpedoboote und Schnellboote zu genehmigen.
4. Das Abzeichen wird zur Uniform wie das U-Boots-Kriegsabzeichen 1939 in und außer Dienst getragen.

Berlin, den 4. Juni 1940.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine  
gez.: Raeder,  
Großadmiral, Dr. h. c.



Einer der erfolgreichen Zerstörer.



# Das Seegefecht im Nordmeer bei der Insel Jan Mayen.

(8. Juni 1940.)

Unter vollem Einsatz unserer Flotte waren die Operationen gegen Norwegen durchgeführt worden. Sie sicherte auch den Nachschub. Schon mehrfach hatten die schweren Streitkräfte im Nordmeer aufgeräumt. Jetzt wurde ihnen die Aufgabe gestellt, die Gruppe Narvik von dem anhaltenden Nachschub für die englischen Truppen zu entlasten.

Überraschend drangen Anfang Juni die Schlachtschiffe „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ und der schwere Kreuzer „Hipper“, begleitet von Zerstörern und Torpedobooten, in das Nordmeer vor. Trotz schweren Wetters jagte der Verband, den Admiral Marschall führte, auf Nordkurs mit hoher Fahrt durch die brodelnde See. Brecher auf Brecher rollte über die Schiffe hinweg. An Stavanger, Bergen, Drontheim ging es vorbei, nichts war zu sehen von der Flotte des „meerbeherrschenden“ Britannien. Unaufhaltsam ging es weiter nordwärts. Jrgendwo, hoffte der Admiral, würde schon die Gelegenheit kommen, den Briten zu packen.

Da . . . schwache Rauchwolken werden am Horizont gesichtet. Bordflugzeuge steigen zur Erkundung auf. Mehrere feindliche Schiffe werden festgestellt. Der schwere Kreuzer „Hipper“ erhält Befehl, sie zu vernichten. Mit höchster Fahrt löst er sich vom Verbands in Richtung auf den Gegner. Einige Zerstörer begleiten ihn.

Unterdes setzen die Schlachtschiffe ihren Nordkurs fort, ohne zunächst von weiteren englischen Schiffen etwas zu bemerken. Sollte man hier ins Leere stoßen? Die Zweifel werden bald beseitigt durch die Meldung eines Fähnrichs: „Voraus Rauchwolken in Sicht!“ Näheres ist auch mit den schärfsten Gläsern vorerst nicht auszumachen. Die Fahrt wird aufs höchste gesteigert: „Ran an den Feind!“ Spannung überkommt die Besatzungen. Wer mag der Gegner sein? Sind es überlegene feindliche Streitkräfte? Während dieser Überlegungen kommen unsere Schiffe allmählich näher heran. Sicher ist bereits, daß es sich um ein größeres Kriegsschiff mit Begleitfahrzeugen handelt. Immer noch ist die Entfernung zum Gegner sehr groß. Gleichwohl wird der schweren Artillerie jetzt die „Feuererlaubnis“ erteilt. Nach wenigen Sekunden verlassen die ersten Salven die Rohre der vorderen Geschütztürme, gefolgt von starken Rauchwolken, die über die Schiffe hinziehen und für einige Augenblicke die Sicht nehmen. Schon sind die nächsten Granaten unterwegs. Hohe Wassersäulen steigen vor und hinter dem feindlichen Schiff auf. Beide Schlachtschiffe haben sich eingeschossen. Das Wirkungsschießen setzt ein. Salve folgt auf Salve. Der Gegner ist inzwischen als Flugzeugträger erkannt worden, den zwei Zerstörer begleiten. Mit hoher Fahrt versucht er davonzulaufen. Die schwere Artillerie unserer Schlachtschiffe hat ihn mit gewohnter Treffsicherheit sofort eingedeckt und damit verhindert, daß auch nur eines der nahezu fünfzig Flugzeuge, die er an Bord hatte, aufsteigen konnte. Die Fahrgeschwindigkeit des Gegners — es ist die „Glorious“ — sinkt auffallend. Anscheinend haben seine Maschinen schon was abbekommen.

Da . . . aus dem Dunst und Pulverqualm bricht ein Zerstörer hervor, läuft mit höchster Fahrt an dem Flugzeugträger vorbei und legt im starken Feuer unserer Schlachtschiffe eine Rauch- und Nebelwand vor ihn, die ihn der Sicht entzieht. Die schwere Artillerie unserer Schlachtschiffe schweigt. Im selben Augenblick aber eröffnet die Mittelartillerie das Feuer und faßt den schneidigen englischen Zerstörer. Er antwortet mit seinen Geschützen und schießt Torpedos. „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ weichen den auf sie zulaufenden Torpedolaufbahnen, die sich auf dem Wasser quirlend abzeichnen, aus. Rechts und links an den Schiffen ziehen die „Nale“ vorbei ins Leere. Der Zerstörer beginnt zu brennen. Er scheint genug zu haben und dreht ab in seine eigene Rauchwolke. Sein tapferer Einsatz kann den Flugzeugträger nicht mehr retten. Bald hat der Wind die schützende Rauch- und Nebelwand abgetrieben. Die „Glorious“ wird wieder sichtbar, und sofort nehmen die schweren Geschütze unserer Schiffe das Feuer wieder auf. Starke Rauchwolken steigen aus dem Flugzeugträger: Er brennt. Noch einmal wirft sich der Zerstörer dazwischen und erzwingt mit Nebel und Qualm eine neue kurze Feuerpause für die schweren Geschütze. Der zweite Zerstörer taucht auf. Auch er will die „Glorious“, die inzwischen Schlagsseite bekommen hat, entlasten. Wieder greift die Mittelartillerie der Schlachtschiffe ein und überschüttet die Zerstörer mit ihren Granaten. Der erste der beiden Zerstörer hat ausgekämpft. Zerfetzt und zerrissen verschlingt ihn die See. Die schwere Artillerie hat inzwischen den Flugzeugträger wieder erfaßt. Nach wenigen Minuten kentert er und verschwindet in der Tiefe des Nordmeeres. Auch der zweite Zerstörer bleibt todwund im Feuer liegen und versinkt nach tapferer Gegenwehr. „Halt, Batterien, halt!“ geht der Befehl an die Geschütze. Das Gefecht ist beendet. Unsere Schiffe nehmen die im Wasser treibenden schiffbrüchigen Engländer auf und setzen dann, wie befohlen, ihre Unternehmung fort.

Der schwere Kreuzer „Hipper“, der zu Beginn der Unternehmung detachiert wurde, meldet als vernichtet: 1 Transporter von etwa 18 000 t, 1 Tanker von 8 000 t, ein Sicherungsfahrzeug, 1 Unterseebootjäger und rund 30 000 t sonstigen Schiffsraumes.

England beherrscht noch die Meere?



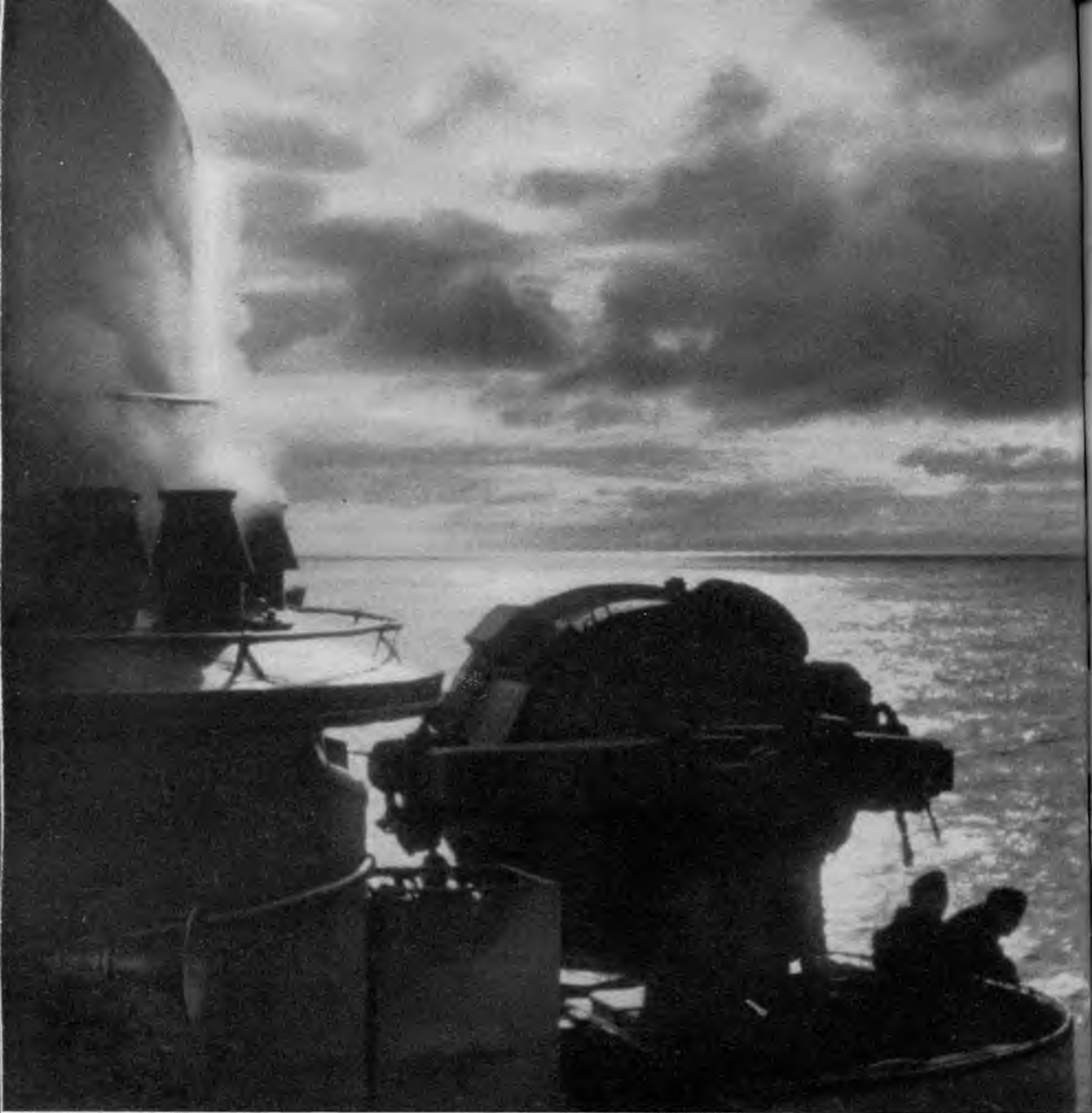


Schlachtschiffe und schwere Kreuzer beim Vorstoß ins Nordmeer zur Entlastung der um Narvik kämpfenden Truppen.



Der I. Artillerieoffizier gibt den Geschützbedienungen letzte Anweisungen.





Der Mitternachtssonne entgegen

Führerhauptquartier, 9. Juni 1940  
**Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:**  
 Deutsche Seestreitkräfte, darunter die beiden Schlachtschiffe „Gneisenau“ und „Scharnhorst“, operierten unter Führung des Admirals Marschall zur Entlastung der um Narvik kämpfenden Truppen im Nordmeer. Hierbei wurden am 8. Juni durch eine Kampfgruppe der englische Flugzeugträger „Glorious“ (22 500 Tonnen) und ein feindlicher Zerstörer in Grund geschossen. Eine zweite Kampfgruppe vernichtete den 21 000 Tonnen großen Truppentransporter „Drama“, den englischen Marinetaucher „Dilpioneer“ (9100 Tonnen) und einen modernen U-Boot-Jäger. Sie brachte ferner mehrere hundert Gefangene ein. Die eigenen Streitkräfte setzen ihre Operationen fort.



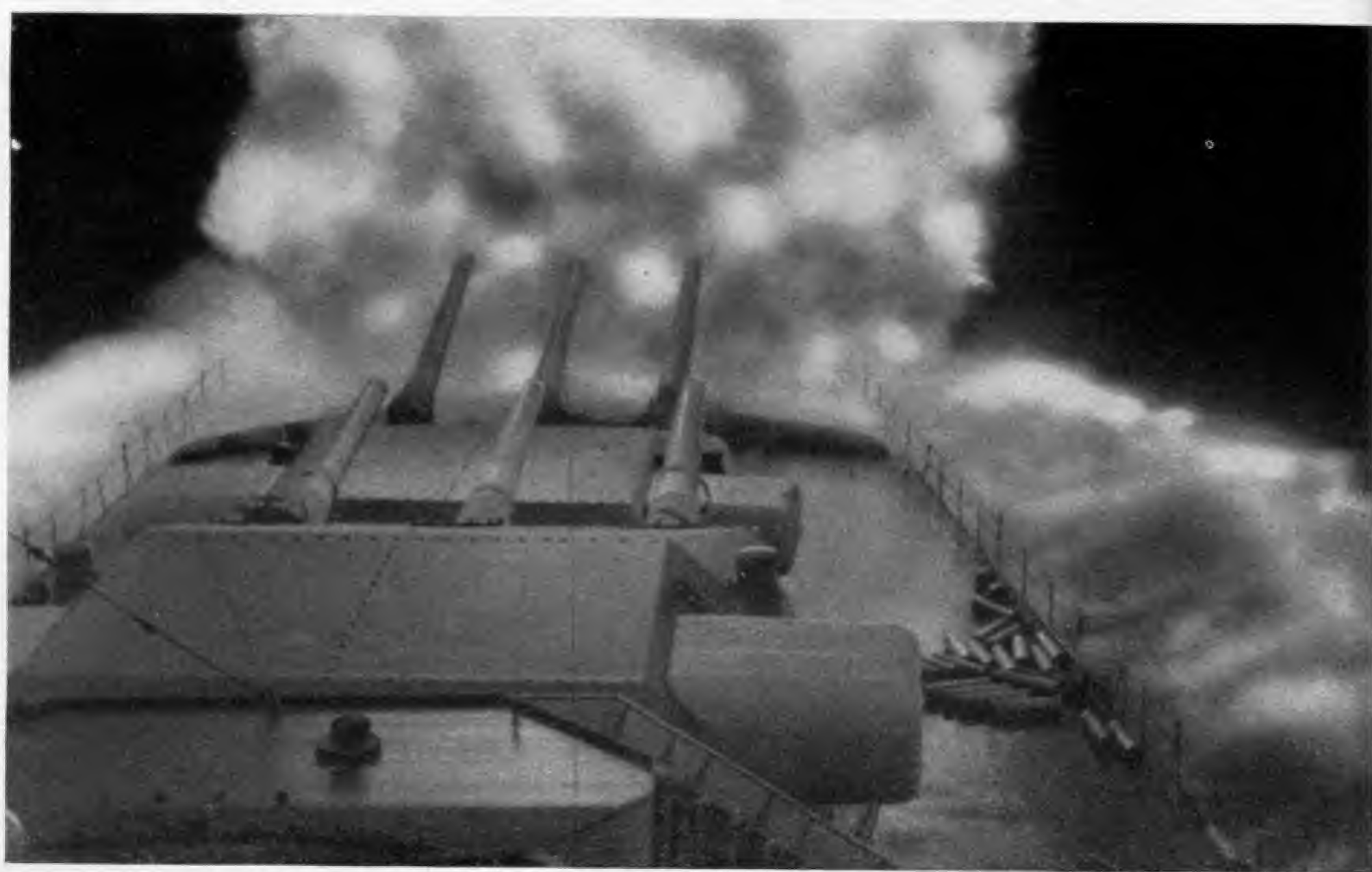
Das Aufklärungs-  
flugzeug wird wie-  
der an Bord ge-  
nommen, es hat  
englische Kriegs-  
schiffe gesichtet und  
gemeldet.



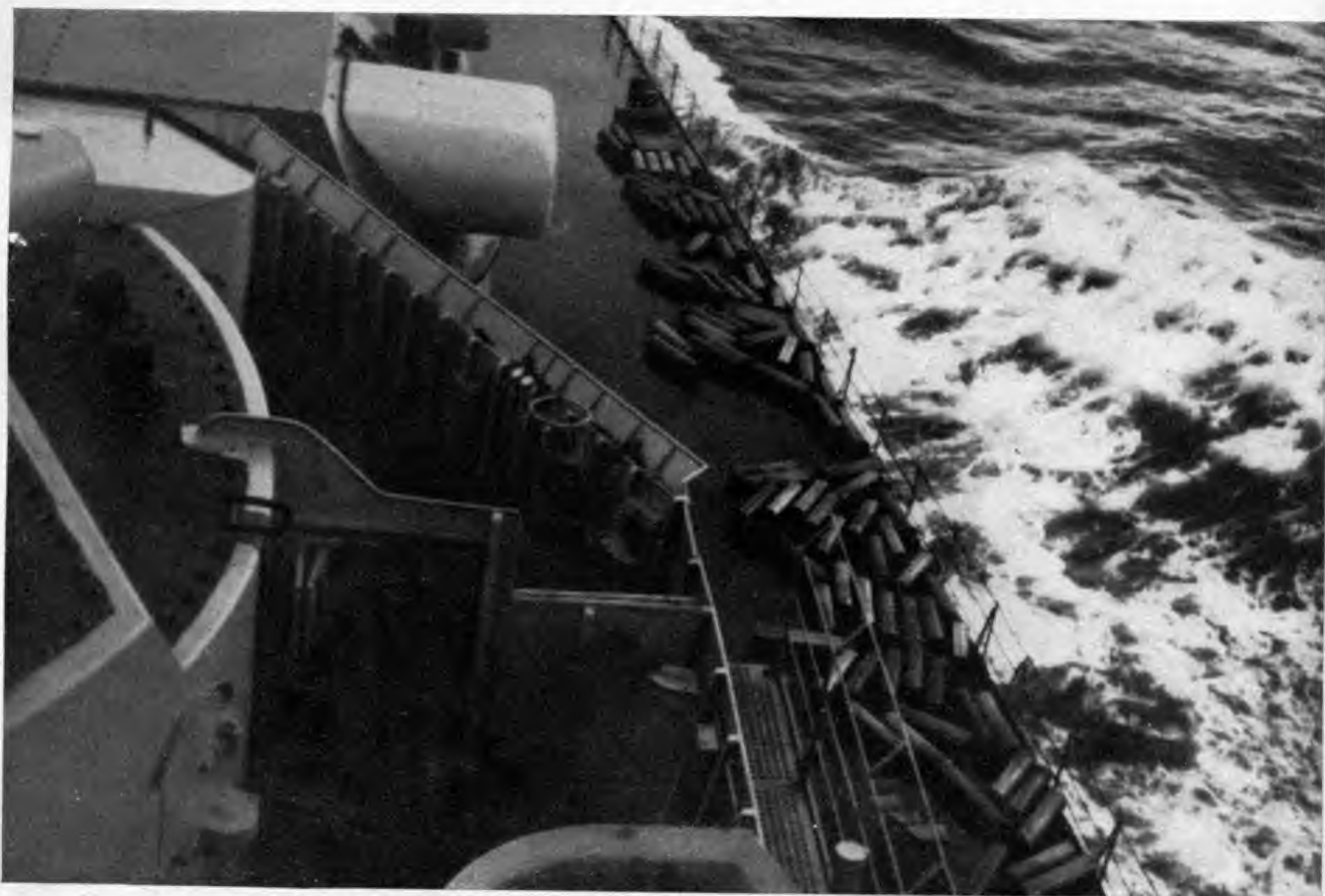
Kan an den Feind!  
Mit einer Ge-  
schwindigkeit von  
mehr als 30 See-  
meilen (etwa 60  
km) stürmen die  
schweren Kolosse  
durch die See.







Erstes Gefecht im Morgengrauen.



Abgefeuerte Kartuschhülsen der schweren Artillerie.





Der 9100 BRT. große englische Tanker „Vilpioneer“ und ein Unterseebootjäger,  
der ihn begleitet, werden vernichtet.



Die nächsten Salven zerreißen den Transporter „Juniper“.





Der englische Flugzeugträger „Glorious“ ist gestellt. Die schwere Artillerie unserer Schlachtschiffe hat das Wort . . .



Die Flakartillerie faßt den englischen Zerstörer, der den Flugzeugträger durch Linnebeln schützen will . . .



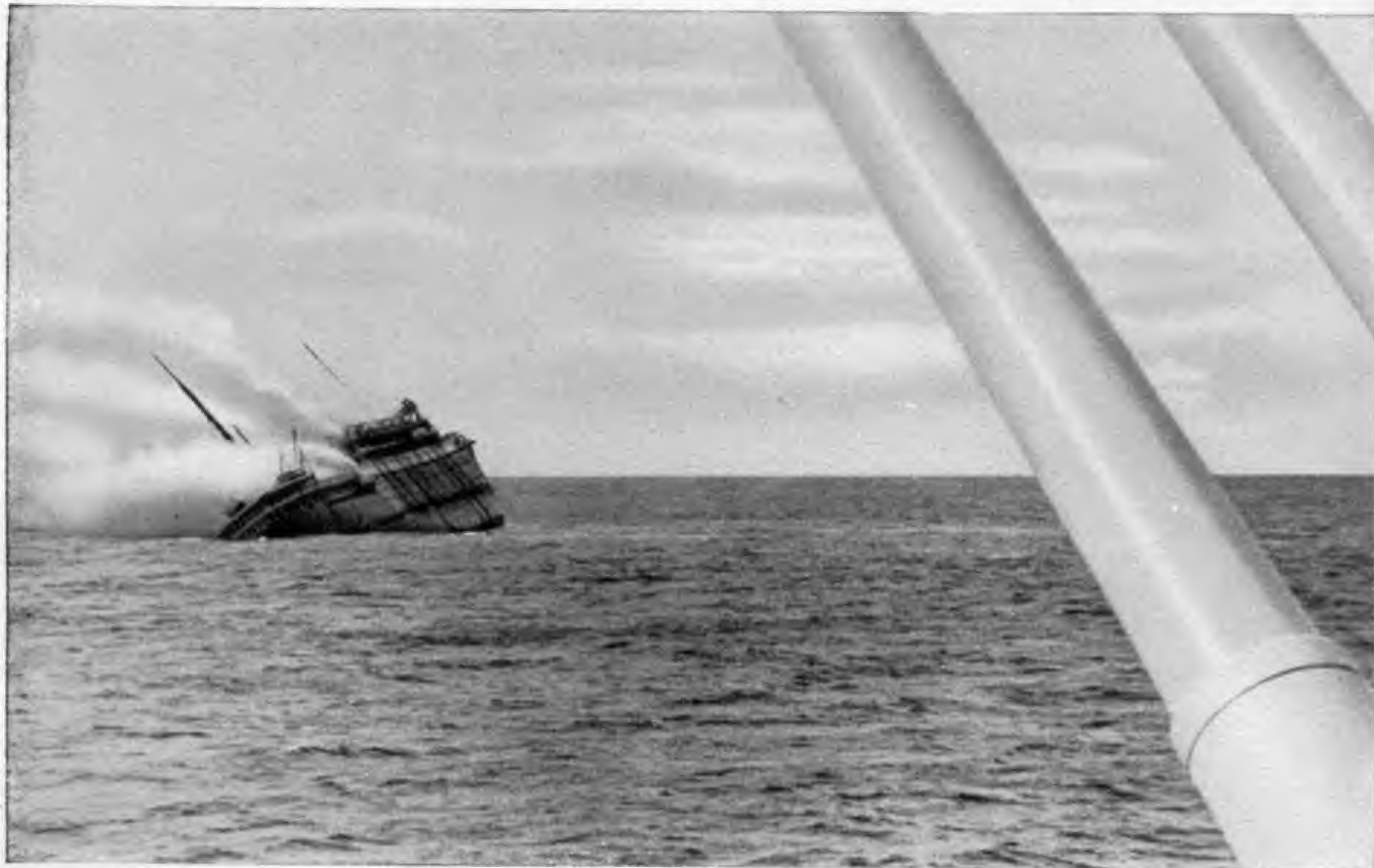


„Glorious“ ist in Brand geschossen.

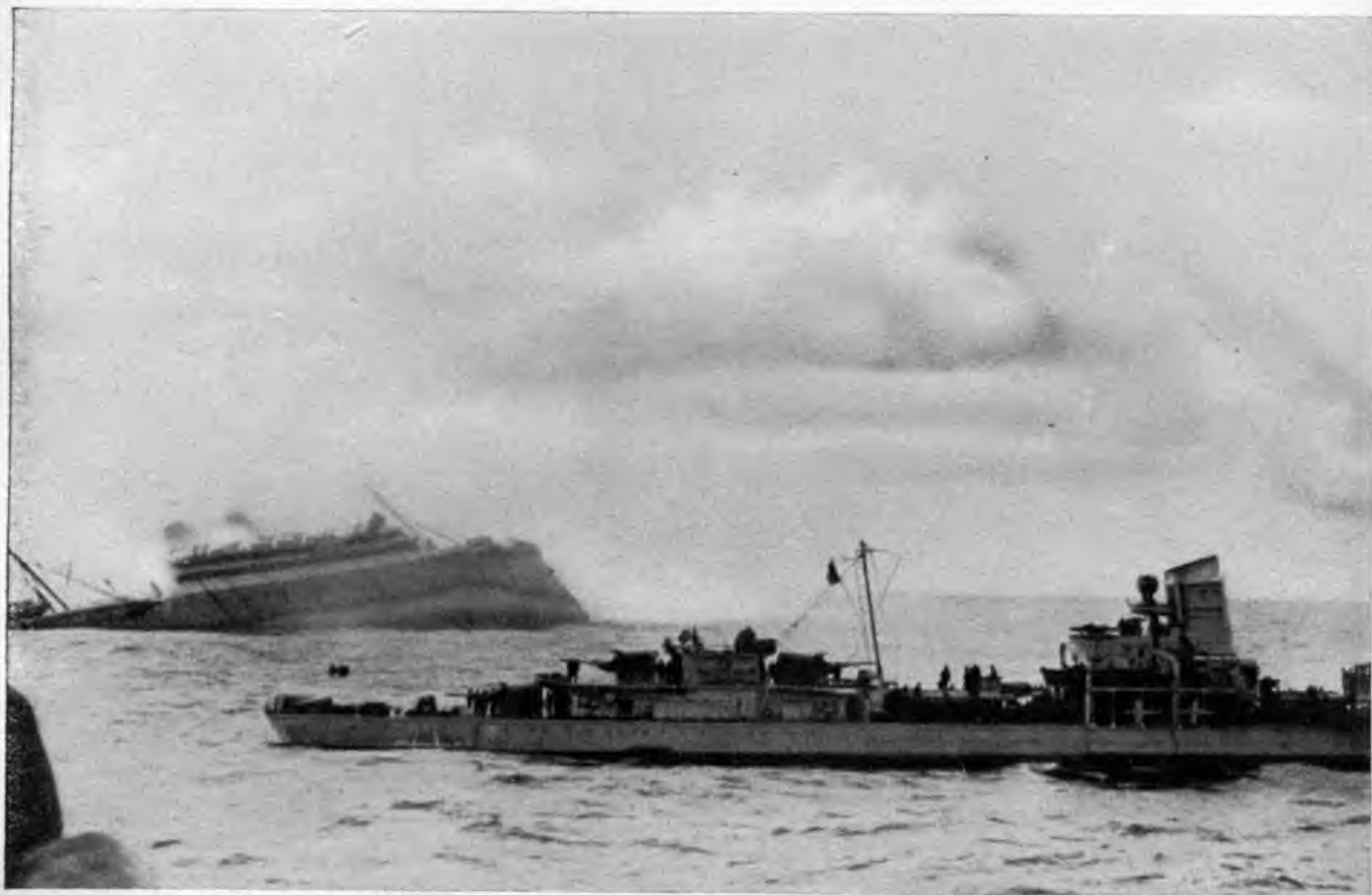


Im schwersten Feuer legt der englische Zerstörer eine Nebelwand vor den brennenden Flugzeugträger. Aber sein schneidiger Einsatz kann nicht mehr helfen. Wohl erzwingt der künstliche Nebel eine kurze Feuerpause, aber bald hat der Wind die Nebelwand abgetrieben, und das Schicksal des „Glorious“ ist besiegelt. Auch der Zerstörer bleibt im Feuer.





Zwei Minuten feuerten schwere deutsche Schiffsgeschütze auf den englischen Transporter „Orama“ (19 842 Tonnen) auf größte Entfernung. Dies ist das Ergebnis.



Über das Heck beginnt „Orama“ zu sinken. Im Vordergrund einer unserer Zerstörer.



Das Ende. Gebannt  
und ergriffen verfol-  
gen unsere Seeleute  
dieses ebenso groß-  
artige wie schauer-  
liche Schauspiel.







Schiffbrüchige Engländer werden gerettet.



Dieser 62jährige Engländer schafft es nicht mehr allein. Ein deutscher Matrose läßt sich in den Rutter hinab, befestigt eine Leine um den alten Seemann, und bald darauf war auch er in Sicherheit.



Nur ein wenig ziehender Wasserdampf zeigt noch die Stelle an, wo der Truppentransporter „Orama“ sein Grab in den Fluten fand. — Unsere Streitkräfte setzen ihre Unternehmungen fort.



# Die Kriegsmarine

hat eine bisher unmöglich erscheinende Aufgabe gelöst. Sie hat unter verwegendem Einsatz von Schiffen und Besatzungen, weit entfernt von den eigenen Stützpunkten und fast unter den Augen der stark überlegenen britischen Flotte, eine Landungsoperation in den durch zahlreiche schwere Küstenbatterien geschützten Häfen teils erzwungen, teils überraschend durchgeführt.

Sie hat in einer gewaltigen Transportleistung von rund 2,3 Millionen Bruttoregistertonnen die Masse der deutschen Seestreitkräfte und ihres Nachschubs in ununterbrochenem, dichtem Seeverkehr nach Norwegen übergeführt. Das geschah trotz andauernder Flankenbedrohung durch die weit überlegene britische Flotte und des Einsatzes zahlreicher feindlicher Unterseeboote.

An dem Gelingen dieses Massentransportes waren — gestützt auf die größeren Einheiten — besonders unsere Torpedo-, Minensuch- und Minenräumboote, Unterseebootjäger und Schnellboote, Geleitzfahrzeuge und Vorpostenboote in Tag- und Nachtdienst und im engen Zusammenwirken mit Küstenfliegerverbänden beteiligt.

Der Erfolg ist um so höher zu bewerten, als die zum Teil der englischen Küste gegenüberliegenden Zielhäfen dem Gegner bekannt und die engen Gewässer des Kattegatts und des Skagerraks passiert werden mußten. Handelsschiffsbesatzungen haben in wochenlangen Fahrten mit der gleichen freudigen Opferbereitschaft wie die Soldaten der Kriegsmarine ihre Pflicht erfüllt.

Bei Drontheim und Bergen beteiligten sich leichte Seestreitkräfte an verschiedenen Stellen, besonders aber bei Narvik an Land gesetzte Marineabteilungen in hervorragender Waffenbrüderschaft an den Operationen und Kämpfen des Seeres. Die Küste in ihrer weiten Ausdehnung wurde durch übernommene und neu zugefügte Batterien stark gesichert.

Die deutsche Kriegsmarine fügte den britischen und französischen Flotten folgende Verluste zu:

- 1 Flugzeugträger,
- 1 Kreuzer,
- 10 Zerstörer,
- 1 Unterseebootjäger,
- 19 Unterseeboote, zusammen rund 65 000 Tonnen,

ferner:

- 1 Transportschiff und 1 Tanker mit insgesamt 29 100 Bruttoregistertonnen.

Weiter wurden

- 11 norwegische Kriegsschiffe vernichtet,
- 2 Küstenpanzerschiffe,
- 3 Zerstörer,
- 7 Minenleger,
- 2 Minensuchboote,
- 14 Torpedoboote und einige Unterseeboote sowie viele Kleinere Fahrzeuge sichergestellt.

Aus dem Abschlußbericht des Oberkommandos der Wehrmacht über die militärischen Operationen gegen Norwegen.



# Tagesbefehl

## des Führers

### an die Norwegen - Kämpfer

dnb. Führerhauptquartier, 13. Juni.

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat an die in Norwegen zum Einsatz gekommenen Soldaten der drei Wehrmachtteile folgenden Tagesbefehl gerichtet:

Soldaten!

Der Feldzug in Norwegen ist beendet. Der britische Versuch, sich dieses für Deutschland lebenswichtigen Raumes zu bemächtigen, ist dank Eurem Todesmut, Eurer Opferbereitschaft und Eurer zähen Beharrlichkeit gescheitert.

Ich habe die höchsten Anforderungen an Euch stellen müssen. Ihr habt sie mehr als erfüllt.

Ich spreche meine Anerkennung und meinen Dank der Führung aus:

Dem General der Infanterie von Falkenhorst für die Organisation und Leitung der gesamten Landoperationen,

dem Generaladmiral Saalwächter, dem Admiral Carls und dem Vizeadmiral Luetjens für die Vorbereitung und den Einsatz der Kriegsmarine sowie dem Admiral Böhm für den Ausbau der Küstenverteidigung,

dem Generaloberst Milch, dem Generalleutnant Geißler für den Einsatz und die Führung der Luftwaffe.

Ich spreche meinen Dank und meine Anerkennung aus all den Soldaten des Heeres, der Marine und der Luftwaffe, die durch ihre Tapferkeit und ihren Opfermut von dem Deutschen Reich eine große Gefahr abwenden halfen.

Ich sage diesen Dank besonders jenen namenlosen Soldaten, deren Heldenmut der Mitwelt leider so oft verborgen bleibt.

Auch übermittele ich den Ausdruck der stolzen Bewunderung des deutschen Volkes den Kämpfern von Narvik.

Sie alle, die dort im hohen Norden zusammenstanden, Soldaten der ostmärkischen Berge, Besatzungen unserer Kriegsschiffe, Fallschirmtruppen, Kampfflieger und Transporterpiloten, werden in die Geschichte eingehen als beste Repräsentanten höchsten deutschen Soldatentums.

Dem Generalleutnant Dietl spreche ich für das ehrenvolle Blatt, das er dem Buch der deutschen Geschichte eingefügt hat, den Dank des deutschen Volkes aus.

gez.: Adolf Hitler.



Generaladmiral Saalwächter



Generaladmiral Carls



# An die Kriegsmarine!

Die Truppen der Westmächte haben den norwegischen Raum endgültig geräumt. Die letzten Reste der norwegischen Wehrmacht haben kapituliert. Hiermit hat eine Operation ihren Abschluß gefunden, die eine beispielhafte Zusammenarbeit der Kriegsmarine mit den anderen Wehrmachtteilen gezeigt hat. Die Kriegsmarine ist sich bewußt, durch höchsten Einsatz der gesamten Flotte die Besetzung der norwegischen Hauptstützpunkte überhaupt ermöglicht und damit die Grundlage für die Operationen von See und Luftwaffe geschaffen zu haben. Sie hat mit der Durchführung und Sicherung des Nachschubes entscheidend zur Eroberung des norwegischen Raumes beigetragen. Soldaten der Kriegsmarine haben Schulter an Schulter mit den Gebirgsjägern unter ungewohnten und schwierigsten Verhältnissen im Abwehrkampf um Narvik gestanden, sie haben Anteil an dem unsterblichen Ruhm, den deutsches Soldatentum sich erworben hat.

Soldaten der Kriegsmarine, ich bin stolz auf Euch, auf Eure Einsatzbereitschaft gegenüber einem vielfach überlegenen Feind, auf Eure Tapferkeit, auf Eure Zähigkeit und auf Euern in der Seekriegsgeschichte einzig dastehenden Erfolg.

Weiter vorwärts mit Gott für Führer und Vaterland.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

R a e d e r ,  
Großadmiral, Dr. h. c.



Admiral Lütjens



Admiral Boehm



# Der Abschluß des Waffenstillstandes



Der Führer begrüßt den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

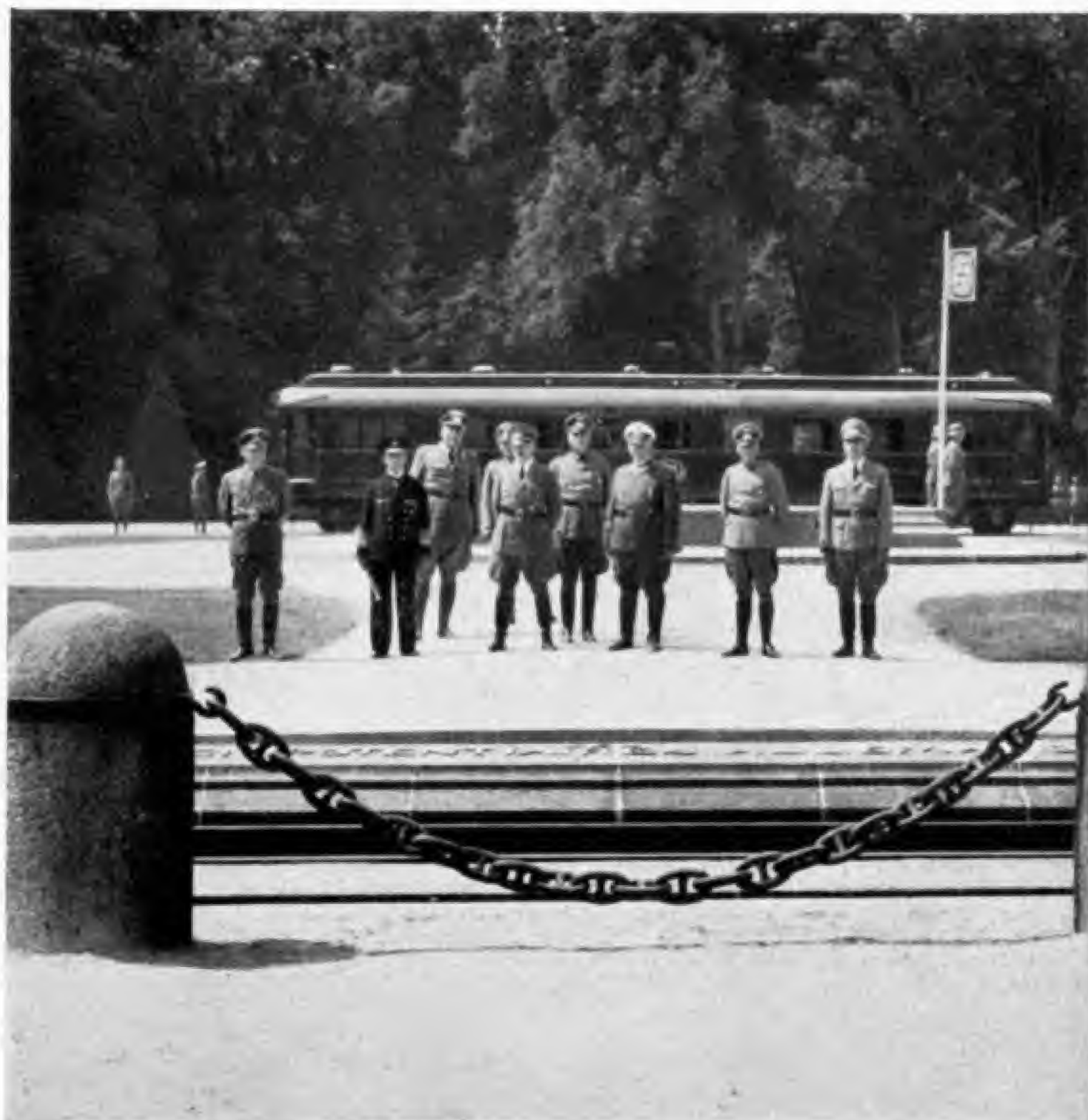


Auf dem Wege zum Verhandlungsort



## mit Frankreich

Führerhauptquartier, 17. Juni 40  
Der Ministerpräsident der neu-  
gebildeten französischen Regie-  
rung, Marschall Pétain, hat in  
einer Rundfunkansprache an das  
französische Volk erklärt, daß  
Frankreich nunmehr die Waffen  
niederlegen müsse. Er wies dabei  
hin auf einen von ihm bereits  
unternommenen Schritt, die  
Reichsregierung von diesem Ent-  
schluß in Kenntnis zu setzen und  
die Bedingungen zu erfahren,  
unter denen das Deutsche Reich  
bereit sei, den französischen Wün-  
schen zu entsprechen. Der Führer  
wird den Königlich Italienischen  
Ministerpräsidenten Benito Mus-  
solini zu einer Aussprache treffen,  
in der die Haltung der beiden  
Staaten überprüft werden soll.



Vor dem Schandmal, das von Frankreich  
zur Erinnerung an die deutsche Schmach  
errichtet worden war. Im Hintergrund  
der Eisenbahnwagen, in dem 1919 der  
Waffenstillstand abgeschlossen wurde . . .



. . . und in dem auch am 21. 6. 1940 die Waffenstillstandsverhandlungen  
mit Frankreich stattfanden



# PRÄAMBEL

## ZU DEN

### WAFFENSTILLSTANDBEDINGUNGEN

Im Auftrage des Führers verlas der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, Generaloberst Keitel, nachstehende Präambel zu den Waffenstillstandsbedingungen:

Im Auftrage des Führers und Obersten Befehlshabers der deutschen Wehrmacht habe ich Ihnen folgende Eröffnung zu machen:

Im Vertrauen auf die vom amerikanischen Präsidenten Wilson dem Deutschen Reiche gegebenen und von den Alliierten bestätigten Zusicherungen hat die deutsche Wehrmacht im November 1918 die Waffen niedergelegt. Damit fand ein Krieg den Abschluß, den das deutsche Volk und seine Regierung nicht gewollt hatten, und in dem es, trotz ungeheurer Übermacht, den Gegnern nicht gelungen war, das deutsche Heer, die Kriegsmarine oder die Luftwaffe irgendwie entscheidend zu schlagen.

Schon im Augenblick der Ankunft der deutschen Waffenstillstandskommission aber begann der Bruch des feierlich gegebenen Versprechens. Am 11. November 1918 fing damit in diesem Zuge die Leidenszeit des deutschen Volkes an. Was an Entehrung und Erniedrigung, was an menschlichem und an materiellem Leid einem Volke zugefügt werden konnte, nahm von hier seinen Ausgang.

Wortbruch und Meineid hatten sich gegen ein Volk verschworen, das nach einem über vierjährigen heldenhaften Widerstand nur der einzigen Schwäche verfallen war, den Versprechungen demokratischer Staatsmänner Glauben zu schenken.

Am 3. September 1939 — 25 Jahre nach dem Ausbruch des Weltkrieges — haben England und Frankreich wieder ohne jeden Grund an Deutschland den Krieg erklärt. Nun ist die Entscheidung der Waffen gefallen. Frankreich ist besiegt, die französische Regierung hat die Reichsregierung gebeten, ihr die deutschen Bedingungen für einen Waffenstillstand bekanntzugeben.

Wenn zur Entgegennahme dieser Bedingungen der historische Wald von Compiègne bestimmt wurde, dann geschah es, um durch diesen Akt einer wiedergutmachenden Gerechtigkeit — einmal für immer — eine Erinnerung zu löschen, die für Frankreich kein Ruhmesblatt seiner Geschichte war, vom deutschen Volk aber als tiefste Schande aller Zeiten empfunden wurde.

Frankreich ist nach einem heroischen Widerstand in einer einzigen Folge blutiger Schlachten besiegt worden und zusammengebrochen. Deutschland beabsichtigt daher nicht, den Waffenstillstandsbedingungen oder den Waffenstillstandsverhandlungen die Charakterzüge von Schmähungen gegenüber einem so tapferen Gegner zu geben.

Der Zweck der deutschen Forderungen ist es:

1. Eine Wiederaufnahme des Kampfes zu verhindern,
2. Deutschland alle Sicherheiten zu bieten für die ihm auferzwungene Weiterführung des Krieges gegen England sowie
3. die Voraussetzungen zu schaffen für die Gestaltung eines neuen Friedens, dessen wesentlicher Inhalt die Wiedergutmachung des dem Deutschen Reich selbst mit Gewalt angetanen Unrechts sein wird.



# Die 24 Bedingungen des Waffenstillstandes

Berlin, 25. Juni.

Zwischen dem vom Führer des Deutschen Reiches und Obersten Befehlshaber der deutschen Wehrmacht beauftragten Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, Generaloberst Keitel, einerseits und den mit ausreichenden Vollmachten versehenen Bevollmächtigten der französischen Regierung, Armeegeneral Huntziger (Vorsitzender der Delegation), französischen Botschafter Noel, Vizeadmiral Le Luc, Armeekorpsgeneral Parisot und General der Luftwaffe Bergeret andererseits ist der nachstehende Waffenstillstandsvertrag vereinbart worden:

1.

Die französische Regierung veranlaßt in Frankreich sowie in den französischen Besitzungen, Kolonien, Protektoratsgebieten und Mandaten sowie auf dem Meere die Einstellung des Kampfes gegen das Deutsche Reich. Sie bestimmt die sofortige Waffen-niederlegung der von den deutschen Truppen bereits eingeschlossenen französischen Verbände.

2.

Zur Sicherstellung der Interessen des Deutschen Reiches wird das französische Staatsgebiet nördlich und westlich der in anliegender Karte bezeichneten Linie von deutschen Truppen besetzt. Soweit sich die zu besetzenden Teile noch nicht in Gewalt der deutschen Truppen befinden, wird diese Besetzung unverzüglich nach Abschluß dieses Vertrages durchgeführt.

3.

In den besetzten Teilen Frankreichs übt das Deutsche Reich alle Rechte der besetzenden Macht aus. Die französische Regierung verpflichtet sich, die in Ausübung dieser Rechte ergehenden Anordnungen mit allen Mitteln zu unterstützen und mit Hilfe der französischen Verwaltung durchzuführen. Alle französischen Behörden und Dienststellen des besetzten Gebietes sind daher von der französischen Regierung unverzüglich anzuweisen, den Anordnungen der deutschen Militärbefehlshaber Folge zu leisten und in korrekter Weise mit diesen zusammenzuarbeiten.

Es ist die Absicht der Deutschen Regierung, die Besetzung der Westküste nach Einstellung der Feindseligkeiten mit England auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zu beschränken.

Der französischen Regierung bleibt es überlassen, ihren Regierungssitz im unbesetzten Gebiet zu wählen oder, wenn sie es wünscht, auch nach Paris zu verlegen. Die Deutsche Regierung sichert in diesem Falle der französischen Regierung und ihren Zentralbehörden jede notwendige Erleichterung zu, damit sie die Verwaltung des besetzten und nichtbesetzten Gebietes von Paris aus durchzuführen in der Lage ist.

4.

Die französische Wehrmacht zu Lande, zu Wasser und in der Luft ist in einer noch zu bestimmenden Frist demobilisumachen und abzurüsten. Ausgenommen davon sind nur jene Verbände, die für die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung nötig sind. Ihre Stärke und Bewaffnung bestimmen Deutschland bzw. Italien.

Die in dem von Deutschland zu besetzenden Gebiete befindlichen Verbände der französischen Wehrmacht werden beschleunigt in das nicht zu besetzende Gebiet zurückgeführt und sind zu entlassen. Diese Truppen legen vor ihrem Abmarsch ihre Waffen und ihr Gerät an dem Platz nieder, wo sie sich zur Zeit des Inkrafttretens dieses Vertrages befinden. Sie sind für eine ordentliche Übergabe an die deutschen Truppen verantwortlich.

5.

Als Garantie für die Einhaltung des Waffenstillstandes kann gefordert werden die unversehrte Auslieferung aller jener Geschütze, Panzerkampfwagen, Panzerabwehrwaffen, Kriegsflugzeuge, Flakgeschütze, Infanteriewaffen, Zugmittel und Munition von Verbänden der französischen Wehrmacht, die im Kampf gegen Deutschland standen und sich zur Zeit des Inkrafttretens dieses Abkommens in dem von Deutschland nicht zu besetzenden Gebiete befinden. Den Umfang der Auslieferungen bestimmt die deutsche Waffenstillstandskommission.

6.

Die verbleibenden Waffen, Munitionsmengen und Kriegsgeräte jeder Art im unbesetzten Teil Frankreichs sind — soweit sie nicht zur Ausrüstung der zugebilligten französischen Verbände freigegeben werden — unter deutscher bzw. italienischer Kontrolle zu lagern bzw. sicherzustellen. Es bleibt dem deutschen Oberkommando vorbehalten, hierbei alle jene Maßnahmen anzuordnen, die erforderlich sind, um den unbefugten Gebrauch dieser Bestände auszuschließen. Die Neu-anfertigung von Kriegsgerät ist im unbesetzten Gebiet sofort einzustellen.



## 7.

In dem zu besetzenden Gebiet sind alle Land- und Küstenbefestigungen mit Waffen, Munition und Gerät, Beständen und Anlagen jeder Art unverseht zu übergeben. Die Pläne dieser Befestigungen sowie die Pläne der von den deutschen Truppen bereits eroberten sind auszuliefern. Die genauen Angaben über vorbereitete Sprengungen, angelegte Landminensperren, Zeitzünder, Kampfstoffsperrren usw. sind dem deutschen Oberkommando vorzulegen. Diese Hindernisse sind bei deutscher Aufforderung durch französische Kräfte zu beseitigen.

## 8.

Die französische Kriegsslotte ist — ausgenommen jener Teil, der für die Wahrung der französischen Interessen in ihrem Kolonialreich der französischen Regierung freigegeben wird — in näher zu bestimmenden Häfen zusammenzuziehen und unter deutscher bzw. italienischer Kontrolle demobilzumachen und abzurüsten. Maßgebend für die Bestimmung der Häfen soll der Friedensstandort der Schiffe sein.

Die Deutsche Regierung erklärt der französischen Regierung feierlich, daß sie nicht beabsichtigt, die französische Kriegsslotte, die sich in den unter deutscher Kontrolle stehenden Häfen befindet, im Kriege für ihre Zwecke zu verwenden, außer solchen Einheiten, die für Zwecke der Küstenwacht und des Minenräumens benötigt werden. Sie erklärt weiterhin feierlich und ausdrücklich, daß sie nicht beabsichtigt, eine Forderung auf die französische Kriegsslotte bei Friedensschluß zu erheben. Ausgenommen jenen zu bestimmenden Teil der französischen Kriegsslotte, der die französischen Interessen im Kolonialreich zu vertreten hat, sind alle außerhalb Frankreichs befindlichen Kriegsschiffe nach Frankreich zurückzurufen.

## 9.

Das französische Oberkommando hat dem deutschen Oberkommando genaue Angaben über alle von Frankreich ausgelegten Minen sowie über alle sonstigen Hafen- und Küstenvorfeldsperrren und Verteidigungs- und Abwehranlagen zu machen.

Die Räumung der Minensperren ist, soweit es das deutsche Oberkommando fordert, durch französische Kräfte durchzuführen.

## 10.

Die französische Regierung verpflichtet sich, mit keinem Teil der ihr verbliebenen Wehrmacht und in keiner anderen Weise weiterhin feindselige Handlungen gegen das Deutsche Reich zu unternehmen.

Ebenso wird die französische Regierung verhindern, daß Angehörige der französischen Wehrmacht außer Landes gehen und daß Waffen und Ausrüstungen irgendwelcher Art, Schiffe, Flugzeuge usw. nach England oder in das sonstige Ausland verbracht werden.

Die französische Regierung wird französischen Staatsangehörigen verbieten, im Dienst von Staaten, mit denen sich das Deutsche Reich noch im Kriege befindet,

gegen dieses zu kämpfen. Französische Staatsangehörige, die dem zuwiderhandeln, werden von den deutschen Truppen als Freischärler behandelt werden.

## 11.

Den französischen Handelsschiffen aller Art einschließlich der Küsten- und Hafenfahrzeuge, die sich in französischen Händen befinden, ist bis auf weiteres das Auslaufen zu verbieten. Die Wiederaufnahme des Handelsverkehrs unterliegt der Genehmigung der Deutschen bzw. der italienischen Regierung.

Französische Handelsschiffe, die sich außerhalb französischer Häfen befinden, wird die französische Regierung zurückrufen oder, falls dies nicht ausführbar ist, in neutrale Häfen beordern.

Alle in französischen Häfen befindlichen aufgebrachten deutschen Handelsschiffe sind auf Anforderung unverseht zurückzugeben.

## 12.

Für alle auf französischem Boden befindlichen Flugzeuge ist ein sofortiges Startverbot zu erlassen. Jedes ohne deutsche Genehmigung startende Flugzeug wird von der deutschen Luftwaffe als feindlich angesehen und demgemäß behandelt werden.

Die im unbesetzten Gebiet befindlichen Flugplätze und Bodeneinrichtungen der Luftwaffe werden von deutschen bzw. italienischen Kontrollen überwacht. Ihre Unbrauchbarmachung kann verlangt werden. Die französische Regierung ist verpflichtet, alle im unbesetzten Gebiet befindlichen fremden Flugzeuge zur Verfügung zu stellen bzw. am Weiterflug zu verhindern. Sie sind der deutschen Wehrmacht zuzuführen.

## 13.

Die französische Regierung verpflichtet sich, dafür Sorge zu tragen, daß in den durch deutsche Truppen zu besetzenden Gebieten alle Anlagen, Einrichtungen und Bestände der Wehrmacht unverseht den deutschen Truppen übergeben werden. Sie wird ferner dafür sorgen, daß Häfen, Industrieanlagen und Werften im derzeitigen Zustand belassen und in keiner Weise beschädigt oder zerstört werden. Das gleiche gilt für alle Verkehrsmittel und Verkehrswege, insbesondere für Eisenbahnen, Straßen und die Binnenschiffahrtswege, für das gesamte Fernmeldenetz sowie für die Einrichtungen der Fahrwasserbezeichnung und Küstenbefeuerung. Ebenso verpflichtet sie sich auf Anordnung des deutschen Oberkommandos alle hier erforderlichen Wiederherstellungsarbeiten zu leisten.

Die französische Regierung sorgt dafür, daß in dem besetzten Gebiet das erforderliche Fachpersonal, die Menge an rollendem Eisenbahnmateriale und die sonstigen Verkehrsmittel vorhanden sind, so wie sie den normalen Verhältnissen des Friedens entsprechen.

## 14.

Für alle auf französischem Boden befindlichen Funkstationen gilt ein sofortiges Sendeverbot. Die Wiederaufnahme des Funkverkehrs aus dem unbesetzten Teil Frankreichs bedarf der besonderen Regelung.



15.

Die französische Regierung verpflichtet sich, den durch das unbesezte Gebiet führenden Gütertransitverkehr zwischen dem Deutschen Reich und Italien in dem von der Deutschen Regierung geforderten Umfang durchzuführen.

16.

Die französische Regierung wird die Rückführung der Bevölkerung in die besetzten Gebiete im Einvernehmen mit den zuständigen deutschen Stellen durchführen.

17.

Die französische Regierung verpflichtet sich, jedes Verbringen von wirtschaftlichen Werten und Vorräten aus dem von den deutschen Truppen zu besetzenden Gebiet in das unbesezte Gebiet oder in das Ausland zu verhindern. Über diese im besetzten Gebiet befindlichen Werte und Vorräte ist nur im Einvernehmen mit der Deutschen Regierung zu verfügen.

Die Deutsche Regierung wird dabei die Lebensbedürfnisse der Bevölkerung der unbesetzten Gebiete berücksichtigen.

18.

Die Kosten für den Unterhalt der deutschen Besatzungstruppen auf französischem Boden trägt die französische Regierung.

19.

Alle in französischem Gewahrsam befindlichen deutschen Kriegs- und Zivilgefangenen einschließlich der Haft- und Strafgefangenen, die wegen einer Tat zugunsten des Deutschen Reiches festgenommen und verurteilt sind, sind unverzüglich den deutschen Truppen zu übergeben.

Die französische Regierung ist verpflichtet, alle in Frankreich sowie in den französischen Besitzungen, Kolonien, Protektorsgebieten und Mandaten befindlichen Deutschen, die von der Deutschen Reichsregierung namhaft gemacht werden, auf Verlangen auszuliefern.

Die französische Regierung verpflichtet sich, zu verhindern, daß deutsche Kriegs- und Zivilgefangene aus Frankreich in französische Besitzungen oder in das Ausland verbracht werden. Über bereits außerhalb Frankreichs verbrachte Gefangene sowie über die nicht transportfähigen Kranken und verwundeten deutschen Kriegsgefangenen sind genaue Listen mit Angabe ihres Aufenthaltsortes vorzulegen. Die Aufsicht über die Kranken und verwundeten deutschen Kriegsgefangenen übernimmt das deutsche Oberkommando.

20.

Die in deutscher Kriegsgefangenschaft befindlichen französischen Wehrmachtsangehörigen bleiben bis zum Abschluß des Friedens Kriegsgefangen.

21.

Die französische Regierung haftet für die Sicherung aller Gegenstände und Werte, deren unversehrte Übergabe oder Vereithaltung zu deutscher Verfügung in diesem Vertrag gefordert oder deren Verbringen außer Landes verboten ist. Die französische Regierung ist zum Schadenersatz für alle Zerstörungen, Schädigungen oder Verschleppungen, die dem Vertrag zuwiderlaufen, verpflichtet.

22.

**Die Durchführung des Waffenstillstandsvertrages regelt und überwacht eine deutsche Waffenstillstandskommission, die ihre Tätigkeit nach den Weisungen des deutschen Oberkommandos ausübt.**

Aufgabe der Waffenstillstandskommission ist ferner, die erforderliche Übereinstimmung dieses Vertrages mit dem italienisch-französischen Waffenstillstandsvertrag sicherzustellen. Die französische Regierung stellt zur Vertretung der französischen Wünsche und zur Entgegennahme der Durchführungsanordnungen der deutschen Waffenstillstandskommission eine Abordnung an den Sitz der deutschen Waffenstillstandskommission.

23.

Dieser Waffenstillstandsvertrag tritt in Kraft, sobald die französische Regierung auch mit der italienischen Regierung ein Übereinkommen über die Einstellung der Feindseligkeiten getroffen hat. Die Feindseligkeiten werden 6 Stunden nach dem Zeitpunkt, zu dem die italienische Regierung der Reichsregierung vom Abschluß dieses Übereinkommens Mitteilung gemacht hat, eingestellt werden. Die Reichsregierung wird der französischen Regierung diesen Zeitpunkt auf dem Funkwege mitteilen.

24.

**Der Waffenstillstandsvertrag gilt bis zum Abschluß des Friedensvertrages. Er kann von der Deutschen Regierung jederzeit mit sofortiger Wirkung gekündigt werden, wenn die französische Regierung die von ihr durch den Vertrag übernommenen Verpflichtungen nicht erfüllt.**

Dieser Waffenstillstandsvertrag ist im Walde von Compiègne am 22. Juni 1940, 18.50 deutscher Sommerzeit, unterzeichnet worden.

(gez.) Gunkiger, (gez.) Keitel

Die in Artikel 2 des Waffenstillstandsvertrages erwähnte Linie beginnt im Osten an der französisch-schweizerischen Grenze bei Genf und verläuft dann etwa über die Orte Dole, Paray le Monial und Bourges, bis etwa 20 Kilometer östlich von Tours. Von hier geht sie in einer Entfernung von 20 Kilometer ostwärts der Bahnlinie Tours—Angoulême—Libourne, sowie weiter über Mont de Marsan und Orthez bis zur panischen Grenze.



Führerhauptquartier, 24. Juni 1940.

Heute — am Montag, dem 24. Juni — fand um 19.15 Uhr bei Rom die Unterzeichnung des italienisch-französischen Waffenstillstandsvertrages statt.

Um 19.35 Uhr erfolgte die offizielle Mitteilung darüber an die Deutsche Reichsregierung. Auf Grund dessen ist der deutsch-französische Waffenstillstandsvertrag in Kraft getreten.

Das Oberkommando der Wehrmacht hat die Einstellung der Feindseligkeiten gegen Frankreich angeordnet. Am 25. Juni, 1.35 Uhr deutscher Sommerzeit, tritt auf beiden Seiten die Waffenruhe ein.

Der Krieg im Westen ist damit beendet.

## Deutsches Volk

Deine Soldaten haben in knapp sechs Wochen nach einem heldenmütigen Kampf den Krieg im Westen gegen einen tapferen Gegner beendet.

Ihre Taten werden in die Geschichte eingehen als der glorreichste Sieg aller Zeiten.

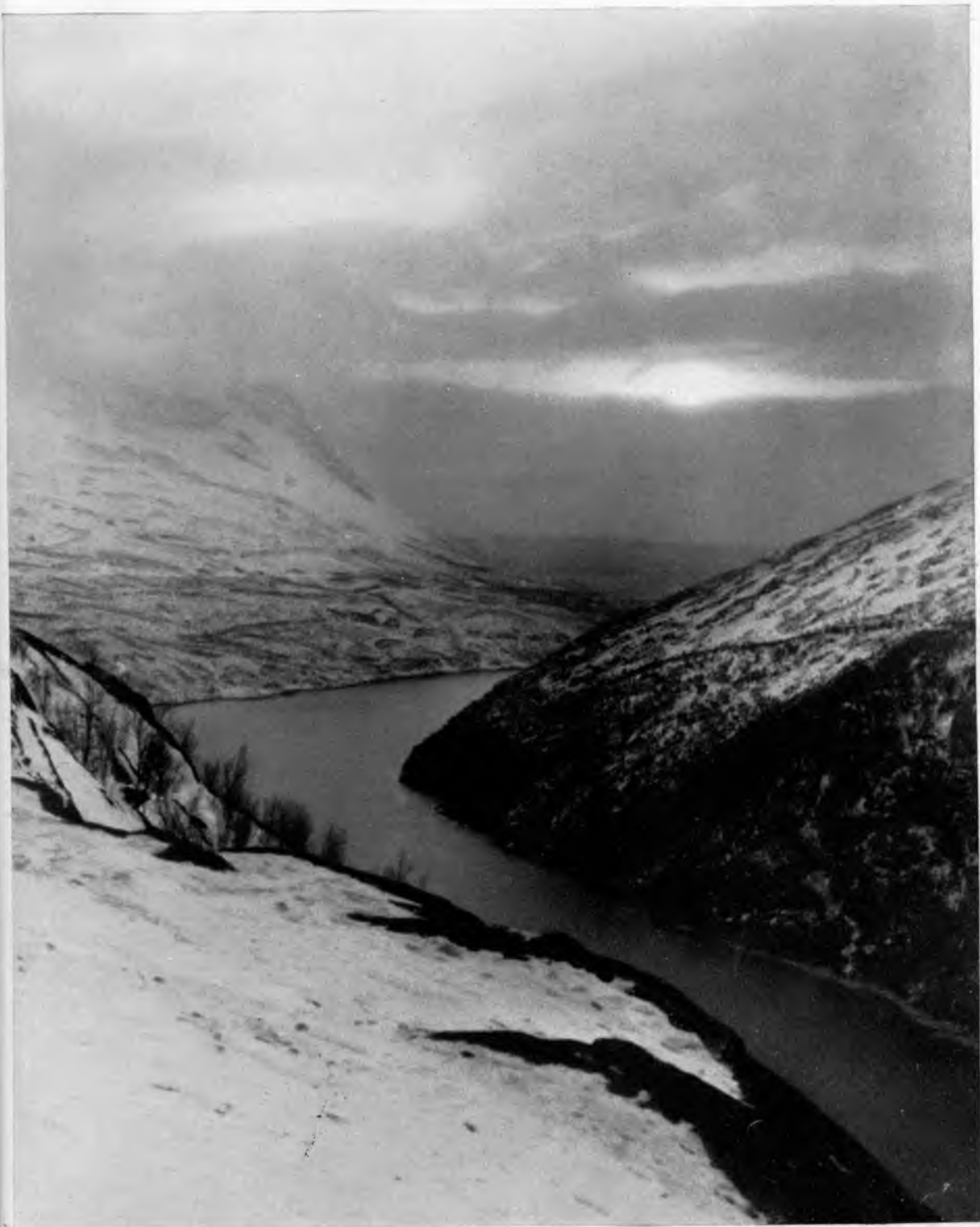
In Demut danken wir dem Herrgott für seinen Segen.

Ich befehle die Beflaggung des Reiches für zehn, das Läuten der Glocken für sieben Tage.

Adolf Hitler.



# *Der Kampf um Narvik*







Der Erzhafen Narvik

Munitionstransport im Ofotfjord bei Narvik





Der Kampfplatz von  
Narvik. Vorn zwei  
deutsche Zerstörer.



Einer der letzten unserer  
ruhmreichen Narvik-  
Zerstörer, der nach dem  
harten Kampf gegen  
weit überlegene bri-  
tische Streitkräfte am  
13. 4. 1940 von der tap-  
feren Besatzung aufge-  
geben werden mußte,  
kurz vor dem Kentern.







Nach der Versenkung ihrer Zerstörer treten die kampffähigen Besatzungsangehörigen in die Reihen der Gebirgstruppen ein und beziehen Schulter an Schulter mit den Soldaten des Generals Dietl in Schnee und Eis neue Kampfstellungen.







Zerstörerbesatzungen bestatten ihre gefallenen Kameraden.



Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat zur Erinnerung an den heldenhaften Kampf, den die Verbände des Heeres, der Kriegsmarine und der Luftwaffe bei Narvik siegreich bestanden haben, diesen „Narvik-Schild“ gestiftet.



General Dietl, der Sieger von Narvik



# Norwegen —

## Das kühnste Unternehmen der deutschen Kriegsgeschichte

Dieser Schlag war das kühnste Unternehmen der deutschen Kriegsgeschichte. Seine erfolgreiche Durchführung wurde nur möglich dank der Führung und Haltung aller der daran beteiligten deutschen Soldaten. Was unsere drei Waffen: das Heer, die Marine und die Luftstreitkräfte, in diesem Kampf um Norwegen leisteten, sichert ihnen die Bewertung eines allerhöchsten Soldatentums.

### Die Marine

führte ihre Operationen und später die Transporte durch gegen den Feind, der im gesamten fast mehr als die zehnfache Überlegenheit besaß. Alle Einheiten unserer jungen Kriegsmarine haben sich dabei mit unvergänglichem Ruhm bedeckt.

Der Führer im Reichstag am 19. Juli 1940

Zerstörerbesatzungen kehren aus Narvik heim





# Deutsche Hilfskreuzer auf allen Meeren am Feind



Ein deutscher Hilfskreuzer vernichtet in Übersee einen feindlichen Frachter, nachdem dessen Besatzung in die Boote geschafft worden ist.

## 10 Dampfer mit 64155 BRT. in der Südsee versenkt

Deutscher Hilfskreuzer setzte 500 gefangene Besatzungsmitglieder im Bismarckarchipel ab.

Berlin, 1. Januar 1941.

Wie Reuter berichtet, teilte der Premierminister von Neuseeland mit, daß man auf einer Insel im Bismarckarchipel 500 Engländer, Franzosen und Norweger aufgenommen habe, die ein deutscher Hilfskreuzer bereits vor einiger Zeit dort abgesetzt hat. Es handele sich dabei um Überlebende von zehn Schiffen, die das deutsche Kriegsschiff versenkt habe, und zwar der englischen Schiffe „Rangitane“ (16 712 BRT.), „Turalina“ (9 691 BRT.), „Triadie“ (6 378 BRT.), „Triaster“ (6 032 BRT.), „Triona“ (4 413 BRT.), „Romata“ (3 900 BRT.) und „Helmwood“ (2 156 BRT.) sowie der in englischen Diensten fahrenden Norweger „Ringwood“ (7 203 BRT.) und „Binni“ (5 181 BRT.) und des Franzosen „Notou“ (2 489 BRT.).

## Kriegsschiff in Übersee versenkt weitere 31 000 BRT.

DNB Berlin, 23. Januar 1941.

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Ein in überseeischen Gewässern operierendes Kriegsschiff hat weitere feindliche Handelsschiffe mit zusammen 31 000 BRT. versenkt. Seine früheren Erfolge von über 100 000 BRT. wurden schon bekanntgegeben.

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat bisher folgenden Kommandanten der in außerheimischen Gewässern eingesetzten Hilfskreuzer das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen:

Korvettenkapitän von Ruckteschell,  
Kapitän zur See Rogge,  
Kapitän zur See Röhler,  
Kapitän zur See Krüder.



**Die Marine-Artillerie hat  
an der französischen, belgischen und holländischen Küste  
Stellung gegen England bezogen**



Ein Küstengeschütz schweren Kalibers eröffnet das Feuer gegen den Feind.



# Gegen England - - -

Schon seit Kriegsbeginn sind sie eingesetzt worden, unsere schnittigen, schnellen und wendigen Torpedoträger, die Schnellboote. Sie sicherten Schiffe, die Minen sperren legten, jagten feindliche Unterseeboote in der Nordsee und im Kattegatt, und wir hörten mehr von ihnen beim „Aufräumen“ der norwegischen Gewässer. Doch jetzt erst, nach der Besetzung der holländisch-belgisch-französischen Kanalküste, ist die Stunde des vollen Einsatzes und der großen Bewährung für sie gekommen. Lange genug haben ihre Besatzungen darauf gewartet. Fast jeden Tag und jede Nacht, seit unsere Flottenstützpunkte näher an die englische Küste herangerückt sind, jagen sie im Kanal, schicken Englands Kriegsschiffe, Truppentransporter und Handelsschiffe auf den Meeresgrund und zersprengen den Rest seiner Geleitzüge in alle Winde.

„Moskitos der Meere“ nennt der Brite diese kleinen, von ihm sehr gefürchteten Draufgänger, die ihm so tödliche Stiche versetzen. Starke Motoren treiben sie mit einer Stundengeschwindigkeit von über 45 Seemeilen (nahezu 90 km) durch die See. Bewaffnet sind sie mit zwei fest eingebauten Torpedorohren, einem Maschinengewehr oder Kleinkalibrigen Geschütz und mit Wasserbomben. Wird ihnen ein überlegener Gegner gefährlich, so können sie sich mit einer Nebel- einrichtung einnebeln und ablaufend der Sicht entziehen.

Da die Boote nur ein kleines Ziel bieten und sehr schnell laufen, sind sie von der Artillerie des Gegners auch bei Tage nicht leicht zu erwischen. Blitzschnell tragen sie ihre Hauptwaffe, den Torpedo, bis auf gute Schußentfernung an das feindliche Schiff heran, drehen nach dem Schuß sofort ab und verschwinden, Zickzackkurs laufend, ebenso schnell wieder hinter dem künstlichen Nebel, den sie abblasen.

Aber es gehört schon etwas dazu, solch einen Angriff durchzuführen. Ein sehr hohes Maß an seemännischer Kühnheit, Ausbildung und Geistesgegenwart und ein rücksichtsloser Einsatzwille sind notwendig, um Kommandant, Unteroffizier oder Matrose auf einem Schnellboot zu sein! Und zusammenstehen muß die Besatzung wie ein Mann, die Maschinen ebenso sicher und schnell bedienen wie die Waffen, sonst kann sie Taten nicht vollbringen. An Schlaf ist während einer Unternehmung weder bei Tage noch bei Nacht zu denken. Verpflegung gibt es dabei nur in einfachster Form und muß sozusagen „im Stehen“ eingenommen werden. Was an beidem gefehlt hat, wird nach Rückkehr in den Stützpunkt nachgeholt, soweit der nächste Einsatz dazu Zeit läßt.

In ihrem flandrischen Stützpunkt liegt die Schnellbootflottille, die am frühen Morgen von einem Vorstoß gegen einen englischen Hafen zurückkehrte und die Versenkung mehrerer Schiffe melden konnte. Jetzt, am Nachmittag, sehen wir die Besatzungen schon wieder bei der Brennstoff-, Torpedo- und Munitionsübernahme: ein neuer Vorstoß wird vorbereitet.

Es geht dem Abend zu, als die Leinen losgeworfen werden und die Boote den Hafen verlassen. Schon mehrere Nächte hintereinander sind die Besatzungen ohne Schlaf geblieben, und auch am Tage konnte es nur wenige Stunden Ruhe geben. Sie bleiben dem Feind an der Klinge.

Über dem Kanal hängen tief und regenschwer dunkle Wolken. Der Seegang ist mäßig, aber für die kleinen Boote stark genug, um sie recht fühlbar stampfen



und schlingern zu lassen. Der salzige Gisch, der dabei aufgeworfen wird, fegt über das ganze Oberdeck und die niedrige Brücke hin und flatscht den Männern in das gerötete Gesicht. Sie haben Ölzeug angezogen, soweit sie nicht unter Deck an den Motoren stehen, um sich, so gut es geht, gegen die Nässe zu schützen.

Stunde um Stunde sind die Boote auf dem befohlenen Kurs gelaufen. Sie stehen jetzt dicht unter der englischen Küste. Von den abzufangenden feindlichen Dampfern ist noch nichts zu entdecken. Nach den vorliegenden Meldungen über Kurs und Geschwindigkeit müßten sie bald heran sein.

In der Dämmerung patrouillieren die Boote an der Küste auf und ab. Äußerste Aufmerksamkeit ist notwendig. Auf der Brücke wird kaum ein Wort gesprochen. Wenn sie nur kommen, die Briten!

Aus der Höhe wird Motorengeräusch vernehmbar. Bald blitzen an der Küste auch schon die englischen Scheinwerfer auf. Die Kameraden von der Luftwaffe sind wieder unterwegs mit ihren Bomben.

Im gleichmäßigen Takt halten die starken Motoren die Schrauben in mäßigen Umdrehungen. Ihre Kraft wird gebändigt von den Männern, die an den Ventilen stehen und auf die Befehle warten, die der Maschinentelegraph von der Brücke übermittelt. Aber der Zeiger rührt sich noch nicht von der Stelle, noch hat's keine Eile. Dieses Abwarten lastet auf den Nerven, gerade hier unten im Boot, wo man nicht sehen kann, was oben geschieht!

Es beginnt zu dunkeln. Die Sicht ist nur noch gering. Das unablässige Suchen nach den Dampfern strengt die Augen an, die immer noch nichts von ihnen entdecken können.

Doch was ist das für ein dunkler Fleck dort an Backbord voraus? Jetzt ist er wieder verschwunden, wie verwischt.

Der Kommandant behält das scharfe Nachtglas an den Augen. War es eine Täuschung? Nein, nach wenigen Sekunden ist er wieder da, kräftiger, zeichnet sich deutlicher ab und wird größer.

Schattenhaft kommt es näher. Aus den Schatten werden Dampfer, vier große, tiefbeladene Dampfer. Kein Zweifel, das sind die gesuchten Engländer!

Für den Angriff ist es besser, wenn es noch etwas dunkler wird. Die Boote drehen ab und halten bei gemessenem Abstand gleichen Kurs mit den Dampfern.

Über der Küste haben die Engländer mit ihrer Flak ein reges Feuerwerk für unsere Flieger in Gang gesetzt. Auch ihre Scheinwerfer tasten aufgeregt an den Wolken herum. Sie sollten nur wissen, daß auch die deutschen Schnellboote nicht weit sind, und was sie vorhaben!

Mit zunehmender Dunkelheit sind die Boote dem Dampfertrio näher gerückt. Die „Rollen“ sind verteilt, die Verschlussklappen der Torpedorohre geöffnet.

Jetzt drehen sie auf die Dampfer zu und setzen zum Angriff an. Die Torpedorohre werden fertig befohlen und klar gemeldet. Der Abstand vermindert sich rasch.

Auf den Dampfern hat man von der drohenden Gefahr noch nichts bemerkt, als die für sie bestimmten Torpedos flatschend in die See stoßen.

„Hart Backbord!“ Die Schnellboote drehen ab.

Jetzt erst, mit dem Warten auf den Erfolg, erreicht die Spannung ihren Höhepunkt. Langsam, viel zu langsam, rinnen die Sekunden dahin, die die Torpedos für ihre Laufstrecke brauchen.

Ruhig ziehen die Dampfer noch ihres Weges.

Da . . ., ein Feuerschein blitzt auf, und gleich darauf hallt die erste Detonation durch die stille Nacht. Den zweiten Dampfer, einen Tanker, hat's zuerst erwischt. In Feuer und Rauch gehüllt, bricht er auseinander.



Jetzt fliegt auch der erste buchstäblich in die Luft. Nur wenige Sekunden später knallt's fast gleichzeitig bei den letzten beiden.

Die Fahrt dieser Dampfer für Britannien ist beendet. Die Gluten verschlingen ihre Trümmer.

Die See ist weit und tief, und hat noch Raum für viele, viele Schiffe, die England nicht erreichen werden. —

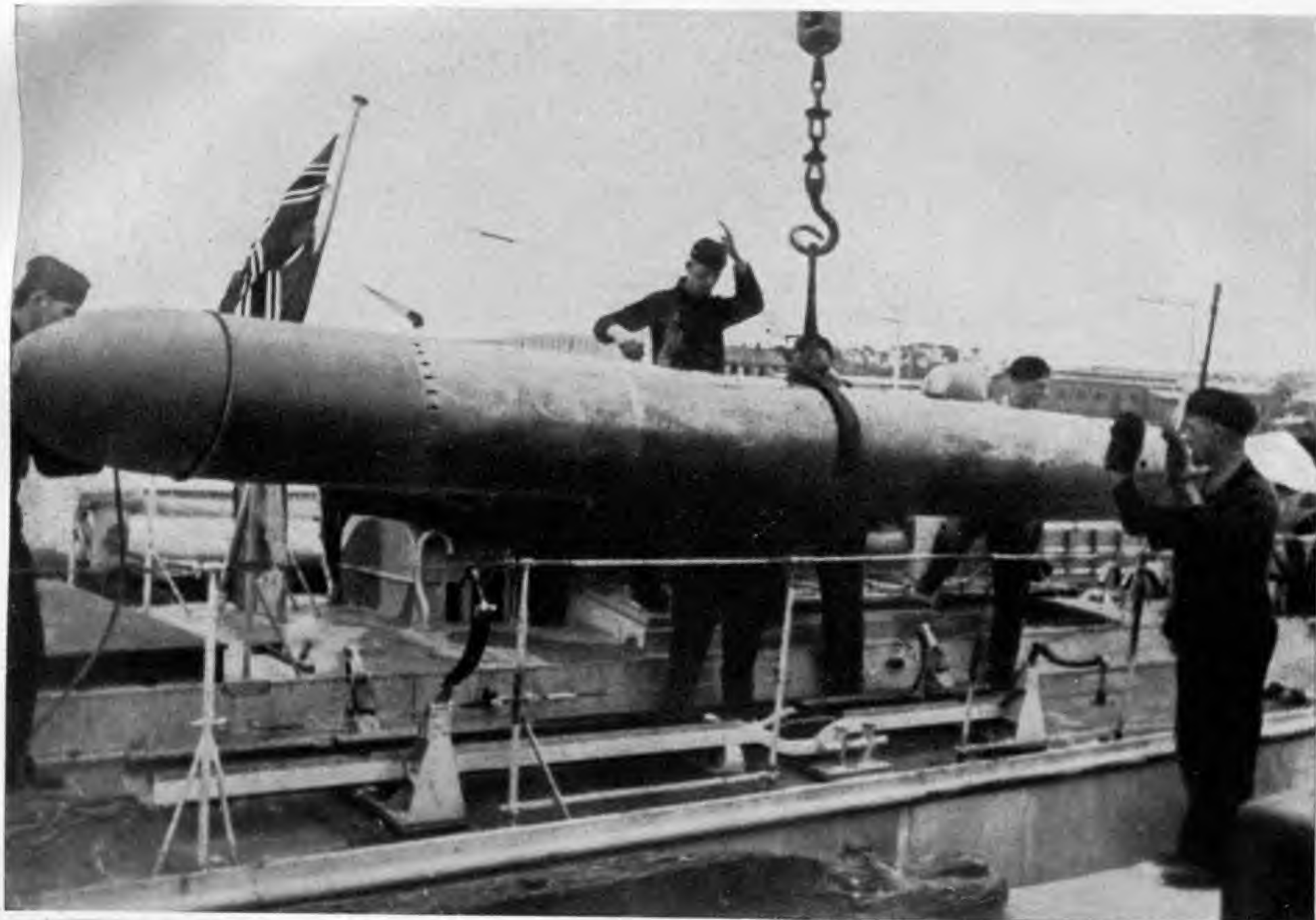
Die Männer unserer Schnellboote sind mit ihrem Erfolg zufrieden. Jetzt, nachdem alle Spannung gewichen ist, fühlt man aber auch die vorausgegangene Nervenbelastung.

Heimwärts geht es durch die dunkle Nacht. Kein Stern, kein Leuchtfener zeigt den Weg. Regenböen jagen über die See hin, die unruhiger geworden ist, und machen den Aufenthalt an Deck recht ungemütlich. Doch was macht das schon aus nach einem solchen Schlag gegen Engelland?



Der englische Kriegshafen Dover.





Torpedoübernahme.



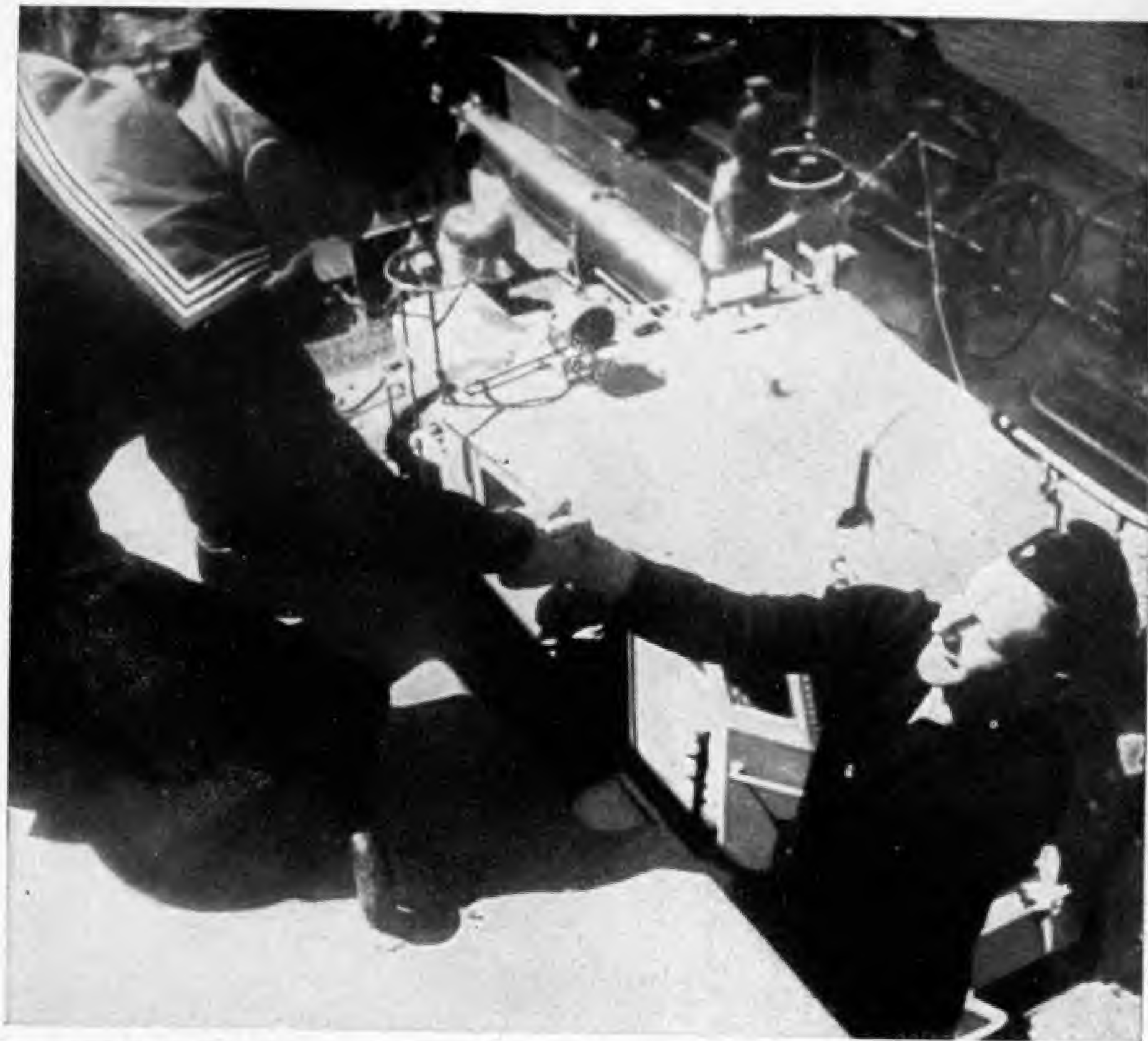
## Schnellboote

vor dem  
Auslaufen zum  
Vorstoß in den  
Kanal.

Wasserbomben  
werden seefest gezurrt.



Abschied von den  
Kameraden.  
Die Vorbereitungen  
sind beendet, in we-  
nigen Minuten ist  
„Seeflar“.



Auslaufen aus einem  
Stützpunkt an der  
Kanalküste.





## Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

„In der Nacht zum 8. August 1940 griffen unsere Schnellboote einen stark gesicherten feindlichen Geleitzug an. Trotz heftiger Abwehr durch die begleitenden feindlichen Zerstörer, durch andere Bewachungsfahrzeuge und durch die stark bewaffneten Dampfer selbst wurden

I Tanker von 8000 BRT.,  
I Dampfer von 5000 BRT. und  
I Dampfer von 4000 BRT.

versenkt. Ein kleiner Tanker wurde in Brand geschossen. Unsere Schnellboote kehrten unversehrt zurück.“

Auf Seinfahrt.







„Klar bei Schwimmwesten.“

Wie man sieht, hat die  
seemannische „Nummer  
Eins“, der dienstälteste see-  
männische Unteroffizier  
an Bord des Schnell-  
bootes, Anlaß zum Zorn.







Gelassen, aber einsatzbereit. Der Brite mag kommen.



Der Kommandant gibt dem Leitenden Maschinisten noch einige Befehle.





Winkspruch von Boot zu Boot. Bei hoher Fahrt und Seegang muß der Signalgast sich mit den Beinen schon gut festklemmen.

Für größere Entfernungen wird das Blinkgerät benutzt. Reicht auch das nicht mehr, so muß der Funker einspringen.



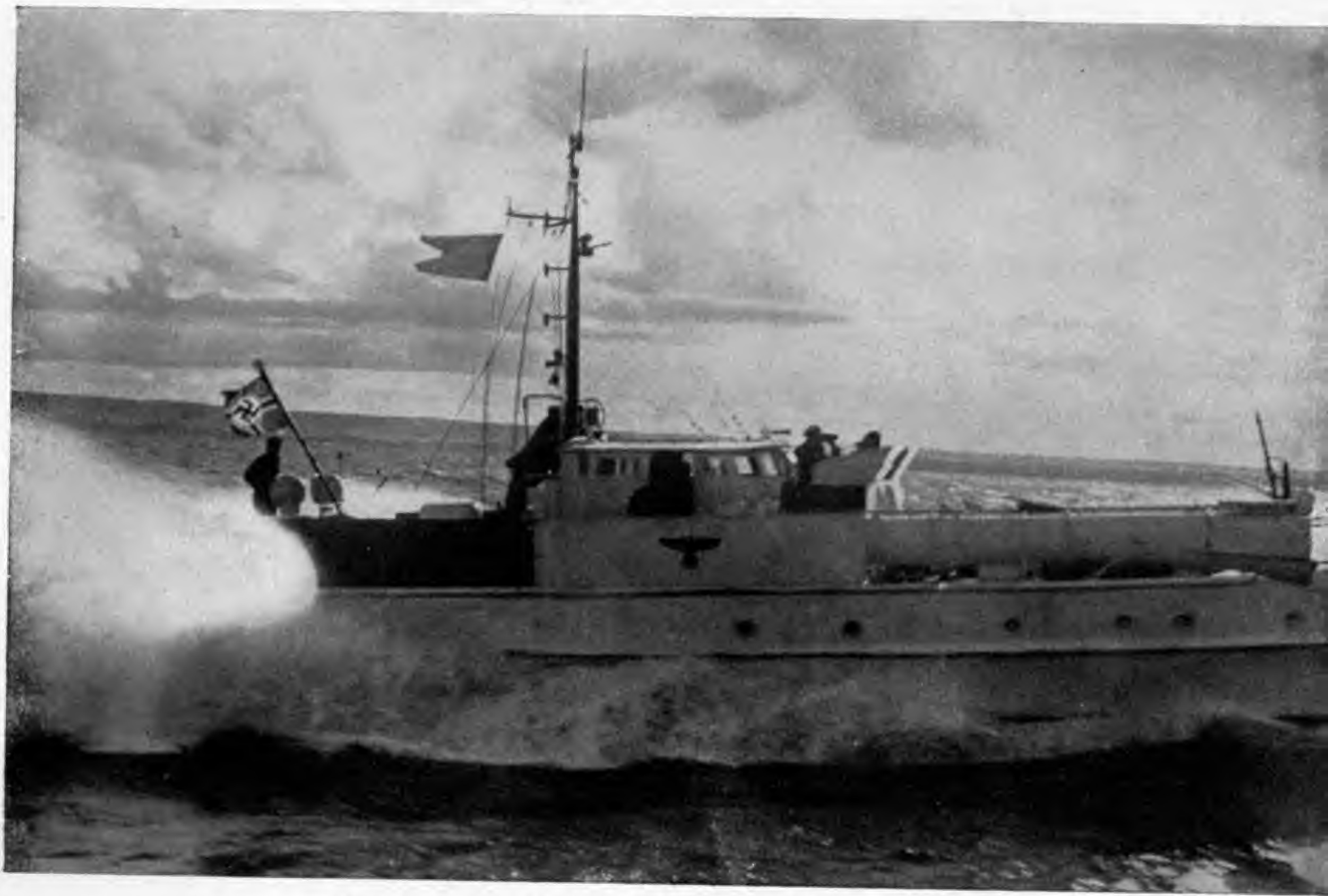


„feind in Sicht!“









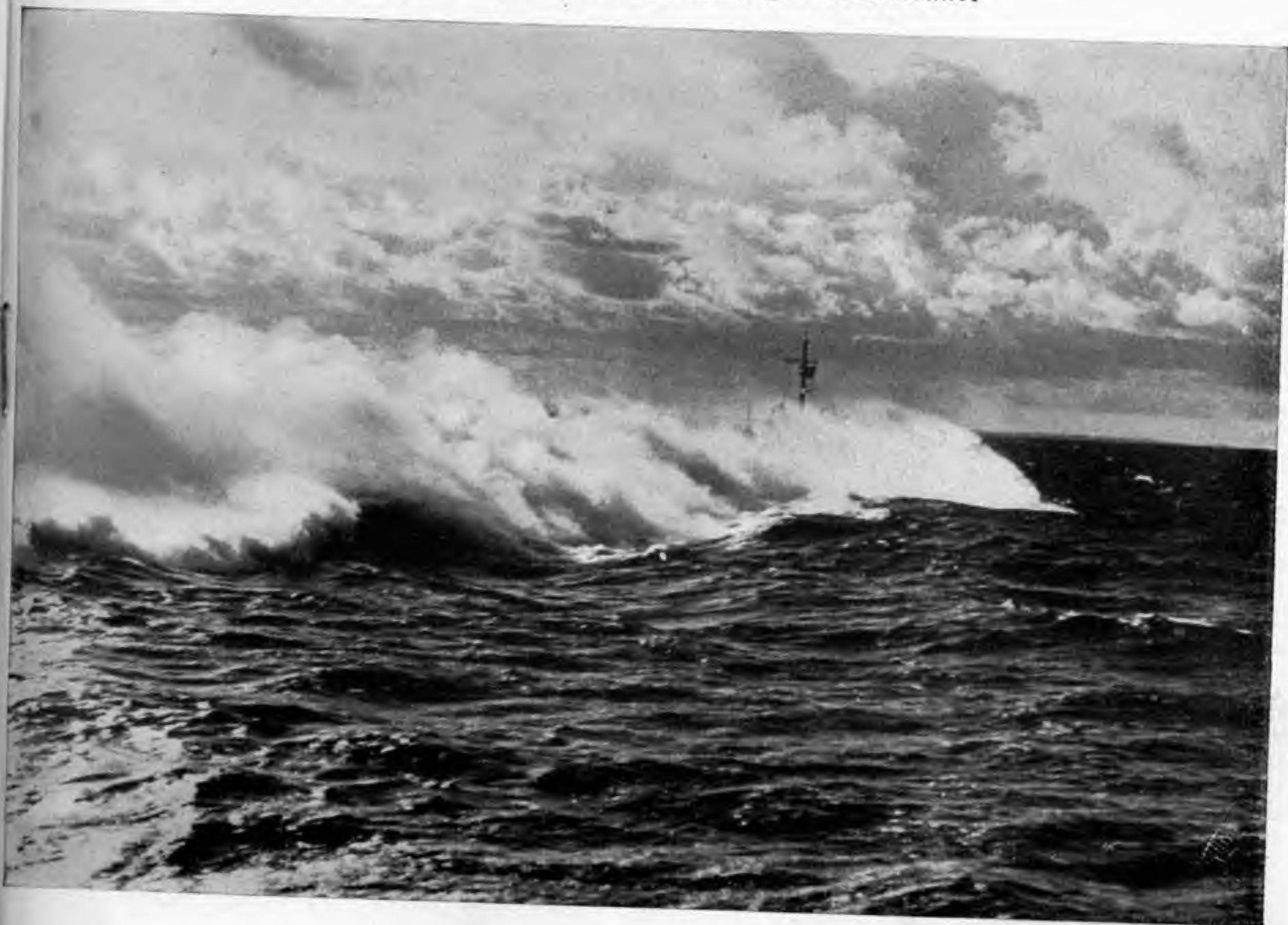
Stand:er „3“ ist vorgeheißt: „Kam an den Feind“.







Der Torpedo ist raus. Hart abdrehend und nebelnd, läuft das Boot ab  
und verschwindet hinter einer mächtigen Nebelwand.











Kurs auf den Stützpunkt.

Berlin, 5. 9. 40  
 Das DAB. gibt bekannt: Bei  
 einem Vorstoß gegen die englische  
 Südküste versenkte eines unserer  
 Schnellboote südlich Portland einen  
 18000 BRT. großen bewaffneten  
 feindlichen Handelsdampfer durch  
 Torpedoschuß.

Feindliche Flieger kommen! Alarm!  
 Bis vor einem Augenblick hatte die  
 Geschützbedienung noch andere Auf-  
 gaben.





Spaziergang am Strand an einem einsatzfreien Tag.



Alarm!





Schnell ist die Flottille wieder seeklar, und in wenigen Minuten geht's wieder hinaus zu einem neuen Vorstoß. In der Abenddämmerung laufen die Boote aus.







Nachtmarsch mit hoher Fahrt. Der Wind hat stark aufgefrischt, die See ist grob.



# Nachtangriff auf einen Geleitzug



Von einem Torpedo getroffen, fliegt einer der den Geleitzug sichernden Zerstörer in die Luft.

## Schnellboote zertrümmern Geleitzug 39 000 BRT. auf dem Meeresgrund Neuer großer Erfolg unserer schnellen Waffe

Das DKB. gibt bekannt: In der Nacht zum 5. September griff eine Schnellbootflottille vor der englischen Ostküste einen britischen Geleitzug an. Es wurden fünf bewaffnete, voll beladene feindliche Handelsschiffe mit insgesamt 39 000 BRT., darunter 1 Tanker von 12 000 BRT., durch Torpedoschuß versenkt. Ein weiterer Dampfer wurde schwer beschädigt. Der gesamte Geleitzug wurde völlig auseinander gesprengt. Einem Schnellboot gelang es, einen den Geleitzug sichernden Zerstörer der „Imogen“-Klasse durch Torpedoschuß zu versenken.





Rückmarsch im Morgengrauen.  
Man sieht es den Männern an:  
Die Nacht war anstrengend.





„Smutje“ sorgt für Auffrischung der Lebensgeister. Bei schwerer See hat er Mühe, mit dem Inhalt seiner Kaffeekanne und dem Porzellan heil nach vorn zu kommen.





Ein Imbiß im Stehen : Die morgendliche Kaffeetafel auf der Brücke.  
Nach einem solchen Erfolg und einer guten Tasse Kaffee macht die  
Seefahrt doppelt Freude.





Reinschiff vor dem Einlaufen. Die letzten Spuren der nächtlichen Gefechtstätigkeit werden abgewaschen.

## Kühne Schnellboote

33 000 BRT.

bei nächtlichem Vorstoß versenkt

Berlin, 18. Oktober 1940.

Das DNB. gab am Freitagvormittag folgende Sondermeldung bekannt:

Bei einem Vorstoß deutscher Schnellboote in der Nacht vom 17. zum 18. Oktober gegen die englische Südküste wurden zwei bewaffnete feindliche Tanker und zwei feindliche Zerstörer mit insgesamt 33 000 BRT. versenkt.



Das Schnellboot, das den englischen Zerstörer abschoß, läuft in den Hafen ein.







„Klar zum Anlegen.“

Gemeinsames Mittagessen der Schnellbootsbesatzungen im Hafen an Land.





## Der Flottenchef, Admiral Lütjens, bei den Schnellbootbesatzungen am Kanal



Oberleutnant z. S. Opdenhoff berichtet über die Versenkung eines englischen Zerstörers.  
Männer der Schnellbootbesatzungen, die sich ausgezeichnet haben, werden dem Flottenchef vorgestellt.







Oberleutnant z. S. Simmen und von Mirbach, zwei erfolgreiche Schnellbootkommandanten, erhalten das ihnen vom Führer verliehene Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Der Flottenchef gibt Befehle für den weiteren Einsatz der Schnellboote.





# In der Waffenschmiede und am Feind

In den Werften, den Waffenschmieden der Kriegsmarine, dröhnen die Niet-hämmer und zischen die Schweißapparate Tag und Nacht. Hier bauen deutsche Arbeiter Waffen gegen England: Schlachtschiffe, Kreuzer, Zerstörer, Torpedoboote, Minensuch- und Minenräumboote, Schnellboote, Unterseeboote usw. Man sieht es diesen Arbeitsmännern an und hört es aus dem beschleunigten Rhythmus ihrer Arbeit heraus, daß sie sich in eine feste Kampfgemeinschaft mit jenen Männern eingereiht haben, die diese Waffen aus ihren Händen erhalten und gegen den Feind führen. Sie wissen, daß von der Güte ihrer Arbeit der Waffenerfolg abhängt.

Dort auf den Sellingen werden Unterseeboote gebaut. Bei einem Boot hat man gerade begonnen, den Druckkörper, die „innere Hülle“, zusammenzusetzen. Es sieht aus, als sollte eine Rohrleitung mit einem Durchmesser von einigen Metern gelegt werden. Andere Boote bekommen schon die „äußere Hülle“, die schiffsförmige Verkleidung des zylindrischen Druckkörpers. Nicht lange wird es mehr dauern, und auch sie können ihrem Element übergeben, erprobt und in Dienst gestellt werden, wie es drüben im Hafenbecken gerade mit „U . . .“ geschieht. Die Besatzung ist an Deck angetreten, der Kommandant hält eine Ansprache und läßt die Reichs-kriegsflagge heißen. „Wegtreten!“ hallt es herüber, und dann begibt sich die Besatzung unter Deck, um sich, so gut es geht, im neuen Boot häuslich einzurichten. Einer nach dem andern verschwindet durch das Luk. Alte, erfahrene U-Boot-fahrer sind darunter, die bereits mehrere Seinsfahrten auf anderen U-Booten hinter sich haben und sich schnell auf den neuen Planken zurechtfinden. Die übrigen Matrosen kommen frisch von der U-Boot-Schule, wo sie in Theorie und Praxis für den U-Boot-Dienst ausgebildet worden sind. In der Bootsfunde haben sie bereits gelernt, wie solch ein U-Boot eingerichtet ist: Es besteht aus einem zylinderförmigen Druckkörper aus Stahl, der bei der Unterwasserfahrt dem Wasserdruck standhalten muß, der mit der Tiefe zunimmt, und aus einer äußeren Hülle, dem Außenschiff, das dem U-Boot die schiffsmäßige Form gibt. Zwischen dem Druckkörper und dem Außenschiff sind die Tauchzellen eingebaut, die geflutet, d. h. mit Seewasser gefüllt werden, wenn das U-Boot tauchen soll. Der Druckkörper nimmt die Besatzung, die Motoren und alle sonstigen Dinge auf, die mit dem Wasser nicht in Berührung kommen dürfen. Er ist durch druckfeste und wasserdichte Schotten in einzelne Räume aufgeteilt:

Bugtorpedoraum mit den Bugtorpedorohren, Reservetorpedos und dem Rudermotor für das vordere Tiefenruder;

Wohnräume für die Besatzung;

die Zentrale, das Herz des Unterseebootes. Sie befindet sich in der Mitte des Druckkörpers und enthält wichtige Hilfsmaschinen, Steuerstände für das Haupttruder und für die Tiefenruder sowie Taucheinrichtungen;

Dieselmotorenraum, in dem die beiden Antriebsmotoren für die Überwasserfahrt mit den dazugehörigen Hilfsmaschinen aufgestellt sind;

EMaschinenraum mit den beiden Elektromotoren, die das Unterseeboot unter Wasser antreiben;

Hecktorpedoraum, in dem die Hecktorpedorohre, Reservetorpedos, Rudermotoren für das Haupttruder und für das hintere Tiefenruder untergebracht sind.

In der Mitte des Druckkörpers befindet sich noch eine Reglerzelle und vorn und hinten je eine Trimmzelle.



## A black and white photograph showing the interior of a large ship's hull under construction. A worker in overalls stands on a curved metal rib, holding a rope. The ribs are marked with handwritten numbers like '54' and '55'. The structure is supported by a complex steel framework.

Der Druckkörper wird zusammengesetzt.



Die Reglerzelle dient dazu, das Boot unter Wasser richtig „auszuwiegen“. Man läßt Seewasser von außen hinein, wenn das getauchte Boot bei gefüllten Tauchzellen nicht genügend Eigengewicht hat, oder man drückt mit Pumpen Wasser wieder heraus, wenn das Boot zu schwer ist. Kleinere Gewichtsunterschiede können mit Hilfe des Tiefenruders ausgeglichen werden, indem diese z. B. bei etwas zu schwerem Boot so gelegt werden, daß es die befohlene Tiefe hält.

Mit Hilfe der Trimmzellen wird das Unterseeboot im Gleichgewicht gehalten. Sie stehen durch ein Wasserrohr miteinander in Verbindung. Ist das Boot z. B. vorn zu schwer, so wird aus der vorderen Trimmzelle Wasserballast in die hintere Trimmzelle gedrückt. Umgekehrt, wenn es achterlastig ist.

Mitten auf dem Druckkörper steht über der Zentrale der Turm, in dem alle Einrichtungen vorhanden sind, die der Kommandant braucht, um das Boot dirigieren zu können: Sehrohre, Telegraphen, Fernsprecher, Sprachrohre usw.

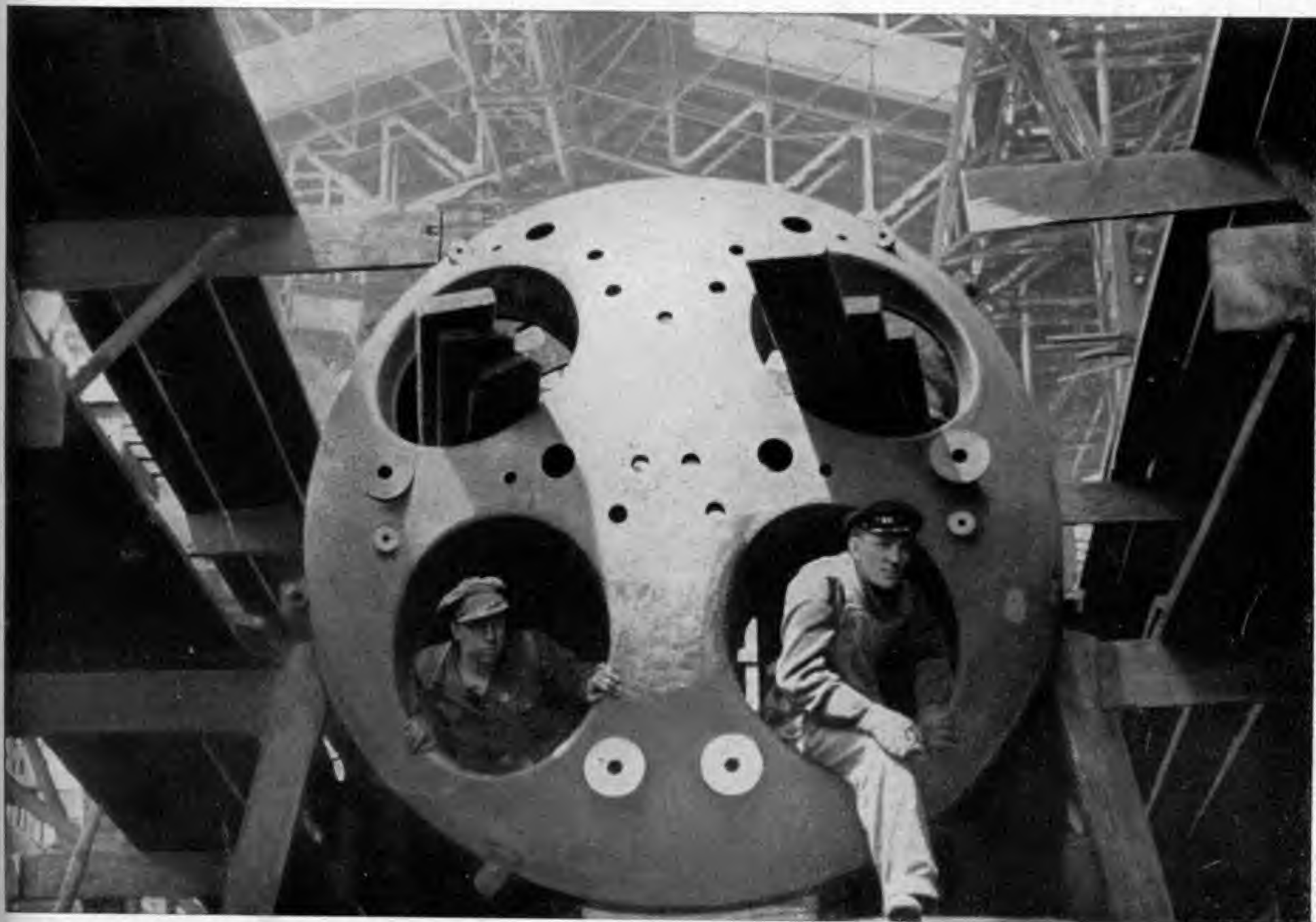
Je nach Größe hat ein Unterseeboot außer den Torpedorohren auch noch ein bis zwei Geschütze, die an Deck stehen und immer gut eingefettet sein müssen, damit sie nicht rosten, wenn sie in das salzige Seewasser eintauchen. Die Geschützrohre werden für die Unterwasserfahrt wasserdicht verschlossen.

Erst wenn die Besatzung mit allen Einrichtungen, den Waffen und Fahreigenschaften des neuen Unterseebootes vertraut ist, kommt eines Tages der große Augenblick: die erste Seinfahrt!

Torpedos, Artilleriemunition, Brennstoff und Proviant sind an Bord. Das Boot ist für eine mehrwöchige Unternehmung vollständig ausgerüstet.

Für 8 Uhr morgens ist „Seeflar“ befohlen. Den Operationsbefehl hat der Kommandant bereits am Vortage erhalten. Pünktlich zur befohlenen Zeit meldet

(Fortsetzung Seite 228)



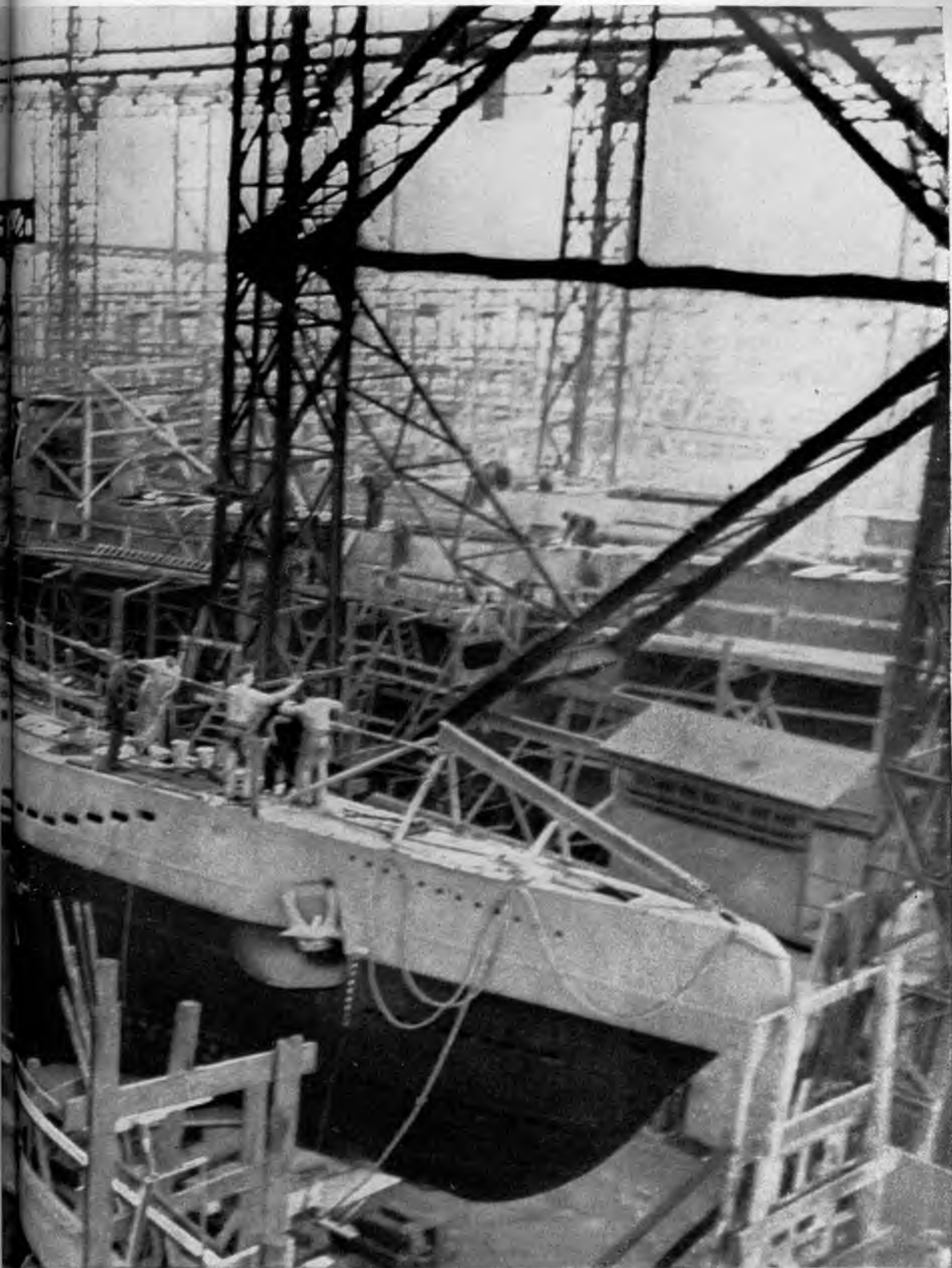
Der vordere Abschluß des Druckkörpers mit den 4 Öffnungen für den Einbau der Torpedorohre ist fertiggestellt.





Links im Bilde: Der Druckkörper ist vollendet. Der Turm ist im Bau (eine Leiter ist angelehnt), davor ist der Unterbau für das Geschütz zu sehen.





Das Unterseeboot in der Mitte geht seiner Fertigstellung entgegen. Dahinter sind weitere Unterseeboote im Bau.





Durch dieses LuK werden die Torpedos in das Boot übernommen.  
Drinnen und draußen freudiges Schaffen.





Probefahrt mit Werftbesatzung.





Auf manchem Schiffsneubau haben diese Hände den Schneidebrenner schon geführt. Jetzt, gegen England, tun sie's mit verdoppeltem Eifer!



In der Artillerieswerkstatt.





Hand in Hand geht die Arbeit an der Schiffsschraube, die auf der Welle unverrückbar festzugen muß, wenn Tausende von Pferdestärken auf sie einstürmen, um das Schiff voraus oder zurück schnell in Fahrt zu setzen.



In den Zeichensälen der Werften werden die Pläne der Konstrukteure in sorgfamer, anstrengender Kleinarbeit zu Papier gebracht. Jedes Schiffs- oder Maschinenteilchen, das von den Konstrukteuren erdacht ist und auf den Hellingen, in den Docks oder Werkstätten gebaut werden soll, muß hier zeichnerisch genauestens vorbereitet werden.



er dem Flottillenchef das Boot seeklar. Die Besatzung ist an Deck angetreten. Der Flottillenchef verabschiedet das Boot und wünscht ihm viel Erfolg.

„Klar zum Manöver!“ befiehlt der Kommandant, und die Besatzung eilt auf ihre Manöverstationen. Kommandant, Wachoffizier, Obersteuermann und das Brückenpersonal begeben sich auf die Brücke, der Leitende Ingenieur, der Wachmaschinenist, die Maschinenmaate und Matrosen der Maschinenlaufbahn an die Motoren. Ein Pfiff mit der Batteriepfeife, und die Matrosen der Bootsmannslaufbahn werfen die Vor- und Achterleinen los und setzen das Boot mit Bootshaken vorn von der Anlegebrücke an Steuerbord ab. „Beide Maschinen langsame Fahrt voraus!“ Die beiden Dieselmotoren springen an, das Boot nimmt Fahrt auf und kommt mit Backbordruder schnell von der Anlegebrücke frei.

An der Hafeneinfahrt wird eine Balkensperre gegen feindliche Unterseeboote passiert. Ein heimkehrendes Unterseeboot zeigt 9 Wimpel mit den Namen versenkter feindlicher Schiffe. Grüße und Wünsche werden ausgetauscht. Mit halber Fahrt strebt unser Boot in die See hinaus. An der Minensperre übernimmt ein Zerstörer das Geleit.

Es ist Mittag geworden, als das Sperrgebiet passiert ist und der Zerstörer umkehrt. Die Wachen auf der Brücke und an den Motoren werden abgelöst. Mit rascher Fahrt steuert das Boot auf nordwestlichem Kurse durch die leicht bewegte Nordsee.

Um sich zu vergewissern, daß alles an Bord in Ordnung ist und das Boot schnell und sicher von der Oberfläche verschwindet, wenn es notwendig ist, befiehlt der Kommandant Probetauchen. Das Tauchmanöver flappt wie bei den früheren Fahrten, und nach kurzer Unterwasserfahrt wird wieder aufgetaucht.

Das Boot liegt einigermaßen ruhig, so daß die wachfreie Besatzung Gelegenheit hat, sich an Oberdeck aufzuhalten und ein Pfeifchen oder eine Zigarette zu rauchen.



Unterseeboot klar zum Auslaufen. Der Kommandant verabschiedet sich mit herzlichem Händedruck.



Im Boot ist das Rauchen ja „verboten“. Auf der Brücke halten wachsame Augen Ausschau nach allen Seiten, aber weder Freund noch Feind kommt in Sicht, nicht einmal Rauchwolken.

Ein sonniger Herbsttag geht zur Neige, und die Dämmerung bricht herein. Nachtfahrt über Wasser bei klarer, heller Nacht. Im gleichmäßigen Takt treiben die beiden Diesel das Unterseeboot mit der befohlenen Marschgeschwindigkeit gut voran, und als der Morgen heraufdämmt, liegt der Heimathafen einige hundert Seemeilen zurück.

Mehrere Tage und Nächte dauert der Anmarsch, dann ist das Operationsgebiet an der Westküste Englands erreicht.

Sonntag morgen. Im Osten legt sich ein purpurroter Schimmer über das Wasser und das leichte Gewölk, das am Himmel steht, und bald taucht der rote Feuerball hinter dem weiten Wasser auf. Ein strahlender Sonnenaufgang, ein herrlicher Anblick. Den Männern auf der Brücke des Unterseebootes weitet sich die Brust. Soweit das Auge reicht, ein friedliches Bild ringsum. Nichts deutet darauf hin, daß England seit einem Jahre Europa wiederum in den Krieg gestürzt hat, und daß das U-Boot nur deshalb hier ist, auf Feindsahrt!

Dem Turmluft entströmt ein Duft von frischem Kaffee. Es ist Frühstückszeit. Freundliche Gedanken der Brückenbesatzung wandern zum Koch hinunter ins Boot. Doch bald wird diese stille Beschäftigung durch einen Dampfer gestört, der im Westen erscheint. Der Kommandant kommt auf die Brücke. Ein Wink an den Rudergänger, das Boot wird herumgeworfen und steuert dem Dampfer entgegen. Einen Warnungsschuß beachtet er nicht, sondern eröffnet sofort selbst das Feuer. Also ein bewaffneter feindlicher Dampfer. Der Dampfer hat schon mehrere Treffer erhalten, gibt seinen Widerstand jedoch erst auf, nachdem eine Granate unter seine Geschützbedienung gefahren ist und auch das Geschütz unbrauchbar gemacht hat. Ein wildes Durcheinander entsteht jetzt unter der Besatzung. Hals über Kopf springt sie in die eiligst zu Wasser gelassenen Boote. Die Rettungsboote werden vom U-Boot mit dem Nötigsten versehen, dann streben sie auf dem angewiesenen Kurse der irischen Küste zu.

Der 12000 Tonnen große, mit kriegswichtigen Gütern beladene englische Dampfer erhält noch einige Schuß in die Wasserlinie, dann sinkt er.







Unterseeboot im Sturm.



Der weitere Tag vergeht ohne besondere Ereignisse.

Vom Mittag ab fällt das Barometer zusehends, und der Himmel bezieht sich mit tiefhängenden Wolken. Der Wind frischt stark auf, und gegen Abend bläst ein stürmischer Nordwest, von Island kommend, dem Unterseeboot entgegen. Die See wird immer schwerer. Lange Schaumstreifen ziehen über das Meer. Bleigrau türmen sich die Wassermassen auf, wälzen sich über das Boot und donnern mit ungeheurer Wucht gegen den Turm. Die Turmbesatzung hat längst Ölzeug angezogen und muß sich anschnallen. Um der Besatzung Ruhe vor dem Sturm zu geben, wird am späten Abend getaucht. Erst auf 35 Meter Wassertiefe liegt das Boot ruhig.

Gegen 6 Uhr morgens wird wieder aufgetaucht. Immer noch tobt der Sturm und peitscht die See. Wie wandernde Berge ziehen die hochaufgetürmten Wassermassen dahin.

Nicht weit querab fährt auf entgegengesetztem Kurse ein Dampfer vorüber. An einen Angriff ist bei diesem Wetter aber weder mit der Artillerie noch mit Torpedos zu denken. Der Dampfer bleibt unbehelligt.

Erst nach drei Tagen legt sich der Sturm, und es flart langsam auf. Aber noch lange dauert es, ehe die See einigermaßen ruhig wird und die lange Atlantikdünung abflaut.

Am Eingang zum Kanal, südwestlich der Halbinsel Cornwall, werden in westlicher Richtung starke Rauchwolken gesichtet. Wie belebend geht diese Meldung durch das Boot. Nach tagelanger Untätigkeit geht es wieder auf die Jagd.

Ein Geleitzug ist es, der unter den Rauchwolken erkennbar wird. Mit hoher Fahrt läuft das Unterseeboot auf seine Spitze zu.

„Alarm!“ schreien die Glocken durch das Boot, jetzt muß getaucht werden, wenn der Gegner nicht gewarnt werden soll. Alle Räume sind schon auf das Tauchen vorbereitet. Statt der Dieselmotoren treiben die Elektromotoren die Schiffsschrauben an. Die Öffnungen des Druckkörpers sind geschlossen, die Glutklappen der Tauchzellen geöffnet. Was noch notwendig ist, vollzieht sich nach dem Alarmbefehl mit größter Beschleunigung, aber dennoch mit äußerster Genauigkeit. Kein Handgriff darf fehlgehen. Die Brückenbesatzung stürzt ins Bootsinnere. Der Kommandant schließt das Turmluk. Die Entlüftungsventile werden geöffnet, die Luft entweicht pfeifend aus den Tauchzellen; rauschend dringt das Wasser hinein. Das Boot verschwindet unter Wasser und pirscht sich auf Sehrohrtiefe an den Geleitzug heran.

Am Sehrohr steht der Kommandant. Nur er allein sieht, was oben vor sich geht. Alle übrigen im Boot sind „blind“. Wenig nur und sparsam wird das Sehrohr aus dem Wasser herausgesteckt, um die Anwesenheit des U-Bootes nicht zu verraten. Dabei müssen die Tiefenrudergänger gut aufpassen, daß die befohlene Tiefe genau gehalten wird.

Des öfteren gibt der Kommandant durchs Boot, was ihm das für Sekunden ausgefahrene Sehrohr zeigt. Vierzehn Dampfer sind es, darunter ein großer Tanker, die im Geleitzug daherkommen. Zerstörer sichern ihn vorn, an den Seiten und am Schluß. Also aufpassen, sonst gibt's vorschnell Wasserbomben.

„Beide Maschinen große Fahrt voraus!“ befiehlt der Kommandant. Die Bugtorpedorohre sind bereits bewässert, die Mündungsklappen geöffnet. Von dem Summen der Elektromotoren abgesehen, herrscht im Boot völlige Stille. Alle Gefechtsstationen sind besetzt.



Das Schraubengeräusch eines Zerstörers kommt näher. Hat er das Boot entdeckt? Kommen schon die Wasserbomben? Schnell geht das Boot auf größere Tiefe. Aber nichts geschieht. Das Schraubengeräusch entfernt sich wieder.

„Auf Sehrohrtiefe gehen!“ Das Boot hebt sich langsam, wie befohlen, und ein Blick durchs Sehrohr zeigt dem Kommandanten, daß er die Zerstörersicherung durchbrochen und den großen Tanker im stumpfen Winkel vor sich hat. Die Bugrohre werden klar befohlen, die vier Rohre sofort klar gemeldet.

Langsam wandert der Bug des Tankers durch den Visierfaden des Sehrohrs, das auf den aus Kurs und Geschwindigkeit des Zieles errechneten Vorhaltewinkel eingestellt ist. Die Spannung im Boot wächst.

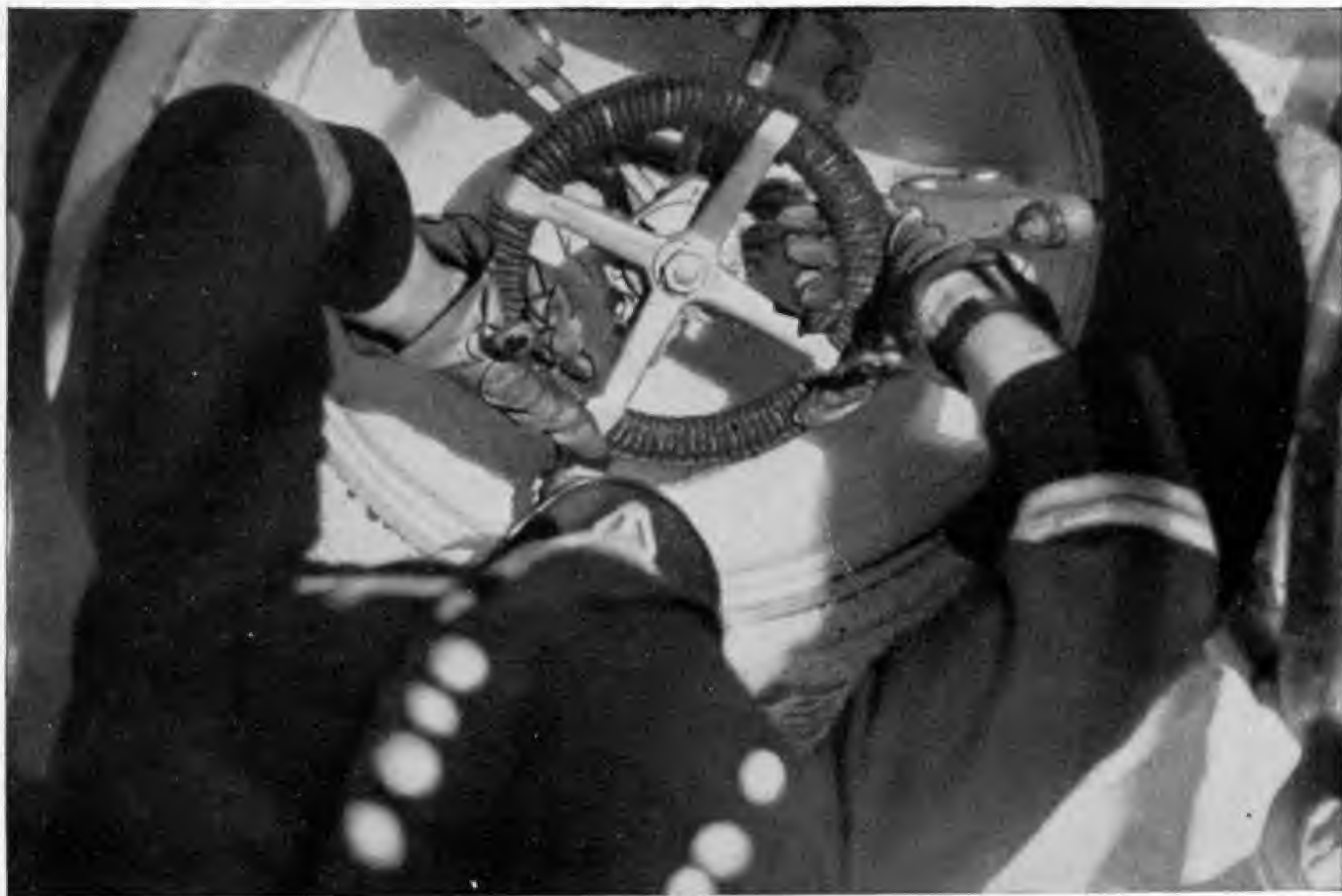
„Erstes Rohr — looos!“ Eine leichte Erschütterung geht durchs Boot, der Torpedo verläßt sein Rohr.

Das Boot dreht ein wenig und hält auf den nächsten Dampfer zu, der inzwischen in günstige Schußposition gekommen ist.

Auch der zweite Torpedo fährt auf sein Ziel los, und jetzt schiebt sich ein ganz dicker Dampfer, der aus der Reihe geraten ist, in guter Schußentfernung vor das Sehrohr. Beim Abschuß des dritten Torpedos, der ihm gilt, erschüttert eine ferne Detonation das Boot: der erste Torpedo hat den Tanker getroffen! Schnell geht das Boot auf Tiefe.

Nicht lange dauert es, und man hört die Zerstörer herankommen, die in Richtung der vermeintlichen Abschußstelle der Torpedos fahren, um das U-Boot aufzuspüren.

Zwei weitere Detonationen werden vernehmbar. Sind es die Torpedos? Sind es schon Wasserbomben?



Der Kommandant schließt das Turmluf





Der Geleitzug.

Die hellen Schraubengeräusche werden lebhafter. Das U-Boot geht auf größere Tiefe.

Krrrrrrums! da haben wir auch schon die Bescherung: die erste Wasserbombe hat gefracht! Lose Gegenstände im Boot klirren. Alles, was nicht niet- und nagelfest ist, kommt in Bewegung.

Die Elektromotoren werden für eine Weile abgestellt; das Boot schwebt und schleicht so sachte wie möglich, um den Horchgeräten der Zerstörer keinen Anhaltspunkt zu geben.

Eine zweite Detonation in ziemlicher Nähe rüttelt und schüttelt an den Stahlwänden. Es fracht und knirscht im Boot. Lampen und Gläser zerspringen. Vorübergehend erlischt die Beleuchtung. Kommt die nächste Wasserbombe noch näher, so wird's gefährlich.

Bombe folgt auf Bombe rund ums Boot herum. Der Kommandant geht auf größtmögliche Tiefe.

Mit angehaltenem Atem steht die Besatzung auf Tauchstationen. Zwischen den Detonationen ist Totenstille im Boot. Nur jetzt keine unnötigen Geräusche!

Niemand sieht den wütenden Feind da oben, man kann ihn nur spüren. Die Besatzung weiß, es geht ums Ganze. Im festen Vertrauen auf den Kommandanten tut jeder seine Pflicht an den Maschinen, an den Rudern, Ventilen und Säbnen. Jeder weiß, daß er auf seinem Platz jetzt unbedingt notwendig ist, ebenso notwendig, wie der Kommandant im Turm.

Eine halbe Stunde hält der Bombenregen an, dann werden die Detonationen

Das DRB. gibt bekannt: Berlin, 27. Juli 1940.  
Die deutschen Unterseeboote erzielten eine Reihe bedeutender Erfolge: Ein Boot versenkte sechs bewaffnete feindliche Handelsschiffe mit 33 700 BRT., ein weiteres 26 338 BRT. sowie den schon gemeldeten englischen Zerstörer "Whirlwind". Ein drittes Boot schoß aus einem stark gesicherten Geleitzug den bewaffneten britischen Handelsdampfer "Sambre" (5260 BRT.) in den Grund und zerstörte den Geleitzug.  
Bei einem Vorstoß unserer Schnellboote gegen die englische Südküste sind, wie bereits bekannt, gegeben, vier feindliche Handelsschiffe mit einem Gesamteinhalt von 32 000 BRT. versenkt, ein weiteres Handelsschiff von 2000 BRT. in Brand geschossen worden.





Der torpedierte brennende Tanker sinkt.

in der Ferne schwächer und hören schließlich ganz auf. Noch eine Weile bleibt das Boot unter Wasser, dann wird vorsichtig aufgetaucht.

Bevor das U-Boot ganz an die Oberfläche gebracht wird, hält der Kommandant mit dem Sehrohr Umschau. In ziemlicher Nähe liegt der torpedierte Tanker, brennend und langsam sinkend. Eine mächtige, pechschwarze Rauchwolke quillt aus ihm hervor und steigt gen Himmel. Öl für England! Ein grausiges Bild der Vernichtung.

Zersprengt ziehen in der Ferne einige Dampfer des Geleitzuges. Die Zerstörer bemühen sich anscheinend vergeblich, sie wieder zusammenzubringen, so sehr ist der Schreck unter sie gefahren. Außer dem Tanker fehlen zwei weitere Schiffe. Trümmer von ihnen treiben in seiner Nähe. 28000 Tonnen Schiffsraum und wertvolle Ladung sind für die Briten verloren! Auf den Rest des Geleitzuges warten andere Unterseeboote. —

Sieben weitere Dampfer werden im Laufe der Unternehmung noch versenkt. Dann ist der letzte Torpedo verschossen. Er traf einen tiefbeladenen Australier.

Mit 11 Wimpeln am Sehrohr läuft das U-Boot nach mehrwöchiger Fernfahrt wieder in seinen Heimathafen ein. Beim Anlegen erklingen an Land die Weisen des Engellandliedes. Kameraden kommen an Bord und begrüßen und beglückwünschen die erfolgreiche Besatzung, an die der Flottillenchef wieder einige U-Bootsabzeichen für die zweite Seindfahrt verleiht.

Jetzt tritt die Besatzung an Land an. Der Befehlshaber der Unterseeboote spricht ihr seine Anerkennung aus für den besonderen Erfolg und zeichnet sie mit dem Eisernen Kreuz aus.





Unterseeboot-Kommandanten besprechen die am Feind gesammelten Erfahrungen.



# Die Kriegserfolge der deutschen U-Boot-Waffe

## 3,12 Millionen BRT. im Handelskrieg versenkt

Berlin, 27. September 1940.

Die neue deutsche Unterseeboot-Waffe kann am heutigen Tage, am 27. September 1940, dem Ehrentage ihres fünfjährigen Bestehens, auf gewaltige Kriegserfolge zurückblicken.

Es sind seit Kriegsbeginn durch Artillerie- und Torpedotreffer unserer Unterseeboote 458 feindliche und dem Feind nutzbare Handelsschiffe versenkt worden. Darüber hinaus wurden 33 Minenunternehmungen gegen britische Häfen und Zufahrtstraßen durchgeführt, deren Ergebnisse angesichts der Schweigetaktik der britischen Admiralität bisher nur teilweise bekannt sind. In den ersten drei Wochen des Septembers wurden allein durch Torpedos unserer Unterseeboote auf Grund der bisher bekanntgewordenen Teilergebnisse 351 000 BRT. feindlichen Handelsschiffsraums versenkt. Schon mit diesen Teilergebnissen erhöht sich der Erfolg unserer Unterseeboote im Handelskrieg gegen

England auf eine Versenkungsziffer von 3,12 Millionen BRT.

An Kriegsschiffen wurden durch unsere Unterseeboote versenkt:

das Schlachtschiff „Royal Oak“,  
der Flugzeugträger „Courageous“,  
6 Zerstörer,  
mehrere Unterseeboote und Kanonenboote,  
die Hilfskreuzer „Andania“, „Carinthia“,  
„Dunvegan Castle“, „Scotstoun“ und  
„Transylvania“, ferner eine große Anzahl  
von Bewachungsfahrzeugen, Geleitsfahrzeugen  
und bewaffneten Fischdampfern.

Schwer beschädigt und für längere Zeit außer Gefechtsbereitschaft gesetzt wurden die britischen Schlachtschiffe „Nelson“ und „Barham“ sowie der Kreuzer „Belfast“.

Die eingetretenen eigenen Verluste wurden durch Neubauten bei weitem ausgeglichen.

## An entscheidender Stelle

### Großadmiral Raeder zum Ehrentag der Unterseeboot-Waffe

Berlin, 27. September 1940.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, hat zum Tage des fünfjährigen Bestehens der U-Boot-Waffe folgenden Erlaß herausgegeben:

#### Soldaten der U-Boot-Waffe!

Am heutigen Tage sieht die U-Boot-Waffe des Großdeutschen Reiches auf 5 Jahre ihres Bestehens zurück.

Rastlose Friedensausbildung und als ihr Erfolg höchste kriegerische Bewährung füllen diese Jahre.

Mit aufrichtigem Stolz blickt mit mir die Kriegsmarine auf Euch und Eure hervorragenden Taten.

Seit dem ersten Tage des Krieges steht Ihr unentwegt am Feinde. In den schweren Wintermonaten habt Ihr eine Hauptlast des

Krieges gegen England getragen. Schärfste Abwehr und unausbleibliche Verluste haben Eure Einsatzfreudigkeit nur zu steigern vermocht.

Eure Tapferkeit ist beispielhaft, Eure Leistungen sind unvergleichlich. Eure sich ständig steigernden Erfolge übertreffen alle Erwartungen.

Über 3 Millionen im einzelnen nachweisbare und vom Feind zugegebene Kriegs- und Handelsschiffstonnage sind das Ergebnis Eurer heldenhaften Kriegsführung.

An entscheidender Stelle steht Ihr in der Front gegen England.

Den Glauben des deutschen Volkes an Euch, Euer Können und Euren Sieg stets zu erfüllen, sei Euch weiterhin höchstes Ziel!

Heil unserm Führer!

gez. Raeder,  
Großadmiral, Dr. h. c.

## Der Befehlshaber der Unterseeboote wurde zum Vizeadmiral befördert

Berlin, 27. September 1940.

Das Oberkommando der Wehrmacht gab gestern bekannt:

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, den Befehlshaber der Unterseeboote, Konteradmiral Dönitz, in Würdigung seiner besonderen Verdienste um den Aufbau der Unterseeboot-Waffe, ihren Einsatz und ihre Führung im Kriege zum Vizeadmiral befördert.

Mit dieser Beförderung ihres Befehlshabers ist zugleich der jungen deutschen Unterseeboot-

Waffe eine besondere Würdigung dafür zuteil geworden, daß sie vom ersten Tage dieses von den Westmächten leichtfertig angezettelten Krieges an mit allen ihren Kräften und ohne Unterbrechung dem Hauptfeind England an der Klinge geblieben ist, ihm schwere Schläge beigetragen und außerordentliche Erfolge errungen hat.

Dies war nur möglich durch den schneidigen Angriffsgeist, der unsere U-Boot-Waffe von ihrem Befehlshaber bis herunter zum jüngsten U-Boot-Fahrer beseelt, und durch den stetigen höchsten Einsatz, angesichts dessen auch schwere Opfer in Kauf genommen werden mußten.



## 26 Dampfer mit 150 000 BRT. in einer Nacht versenkt

**Vernichtender Schlag deutscher U-Boote gegen großen britischen Geleitzug.**

In den letzten Tagen versenkten unsere Unterseeboote 31 feindliche Handelsschiffe mit insgesamt 173 650 BRT. Wie wir hierzu erfahren, wurden allein 26 schwerbeladene Dampfer aus einem einzigen stark gesicherten Geleitzug, der von mehreren Unterseebooten angegriffen worden war, herausgeschossen. In einer einzigen Nacht sanken 26 für England bestimmte Schiffe mit etwa 150 000 BRT. auf den Grund des Meeres. 26 große Dampfer, beladen mit kriegswichtigen Gütern, mit Ausrüstungen, Kriegsmaterial, Kleidung, Lebensmitteln, wichtigen Rohstoffen, Waffen, kurz all den Dingen, die es England ermöglichen sollten, seinen Krieg zu verlängern, sind kurz vor dem Einlaufen in den sicheren Hafen dem würgenden Zugriff der deutschen Unterseeboot-Waffe zum Opfer gefallen.

Dies ist der größte und erfolgreichste Sammelangriff unserer Unterseeboote auf einen einzigen großen britischen Geleitzug, der bisher stattgefunden hat.



### Wieder 17 Schiffe aus einem britischen Geleitzug versenkt

**Neue Großtat unserer U-Boot-Waffe  
110 000 BRT. in einer Nacht vernichtet**

**Berlin, 20. Oktober 1940.**

Das DKB. gibt bekannt: Deutsche Unterseeboote haben in der Nacht vom 19. zum 20. Oktober wieder einen britischen Geleitzug mit größtem Erfolg angegriffen.

Wie bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben, sind nach bisher vorliegenden Meldungen aus diesem Geleitzug in einer einzigen Nacht 17 feindliche Handelsschiffe mit insgesamt 110 000 BRT. versenkt worden.

An dieser Versenkungsziffer ist das Unterseeboot des Kapitänleutnants Prien mit acht Schiffen von zusammen 50 500 BRT. beteiligt. Kapitänleutnant Prien hat damit als erster der Unterseeboot-Kommandanten die 200 000-Tonnen-Grenze überschritten. Mit einer Gesamtversenkungsziffer von 202 000 BRT. feindlichen Handelschiffsraums steht er weitaus an der Spitze aller Unterseeboot-Kommandanten.

Das Unterseeboot des Oberleutnants zur See Endraß hat durch seinen Anteil an den Erfolgen der letzten Nacht das bisherige Versenkungsergebnis seiner laufenden Unternehmung auf 44 000 BRT. gesteigert.

Andere Unterseeboote melden die Versenkung von insgesamt 43 000 BRT. aus weiteren Geleitzügen.

Innerhalb von zwei Tagen sind damit durch die Vernichtung von zwei großen Geleitzügen und durch einige Einzelerfolge 327 000 BRT. feindlichen Handelschiffsraums von unseren Unterseebooten versenkt worden.

Kapitänleutnant Prien kehrt von einer Feindschiffahrt zurück. Drei Fliegerkameraden hat er aus Seenot gerettet und mit seinem Unterseeboot wieder nach Hause gebracht.

### Des Führers Auszeichnung für Kapitänleutnant Prien

**Berlin, 20. Oktober 1940.**

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat Kapitänleutnant Prien das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit folgendem Telegramm verliehen:

„In dankbarer Würdigung Ihres heldenhaften Einsatzes im Kampfe für die Zukunft unseres Volkes verleihe ich Ihnen anlässlich der Versenkung von 200 000 Tonnen feindlichen Schiffsraumes als fünften Offizier der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.“

**Adolf Hitler.**



# Schneidige Vorstöße unserer Zerstörer und Schnellboote

## Englischer Kreuzer torpediert

DNB. Berlin, 18. Oktober 1940.

Das DNB. gibt bekannt: Am Ausgang des Bristol-Kanals kam es bei einem Vorstoß deutscher Zerstörer zum Seegefecht mit einem durch Zerstörer gesicherten britischen Kreuzerverband. Unsere Zerstörer griffen den überlegenen Feind an und erzielten auf einem feindlichen Kriegsschiff einen Torpedotreffer. Der Gegner brach daraufhin das Gefecht ab. Zur Verfolgung des Feindes wurden Flugzeuge eingesetzt. Die deutschen Zerstörer sind unverfehrt in ihre Stützpunkte zurückgekehrt.

Wie bereits bekanntgegeben, gelang es in der letzten Nacht bei einem Vorstoß deutscher Schnellboote gegen die englische Südostküste, zwei bewaffnete feindliche Handelsschiffe und zwei feindliche Tanker mit insgesamt 33 000 BRT. zu versenken.

Ein Unterseeboot unter Führung von Kapitänleutnant Bleichrodt, von dem bereits zwei Teilergebnisse gemeldet worden sind, hat auf seiner letzten Unternehmung insgesamt 42 000 BRT. feindlichen Handelsschiffsraums versenkt. Damit hat Kapitänleutnant Bleichrodt insgesamt 93 862 BRT. vernichtet.

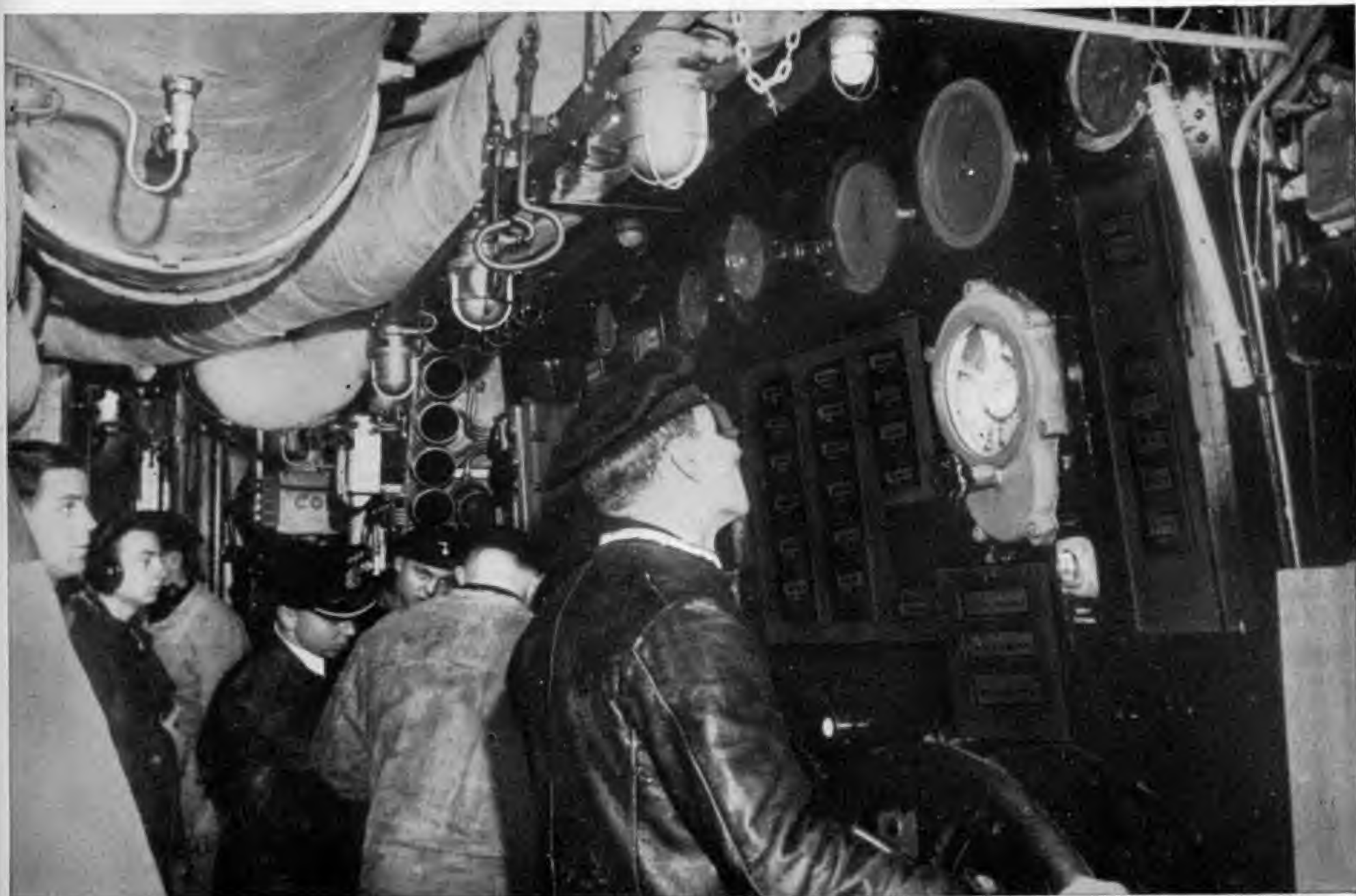


Zerstörervorstoß in den Atlantik gegen England.





Die starke Waffe der Zerstörer: Der Torpedo.



Im Maschinenfahrstand der Backbord-Antriebsmaschine eines Zerstörers während einer Unternehmung. Das Bild zeigt den Maschinenmaaten (vorn) am Hauptfahrventil. Verantwortungsvoll ist der Dienst dieses Unteroffiziers, der mit seiner Hand die gewaltigen Dampfmassen zügelt, die für den Antrieb der Backbord-Schraubenwelle bereitstehen. Die für das Fahren der Maschine notwendigen Meßinstrumente lassen jederzeit den Betriebszustand der gesamten Maschinenanlage erkennen.





Unter der Kriegsflagge des Dritten Reiches, dem Symbol des Sieges, stehen Großdeutschlands Söhne aus allen Gauen zur See im Kampf. Auf den Schlachtschiffen, Kreuzern, Zerstörern und Torpedobooten, auf den Unterseebooten, Vorpostenbooten, Minensuch- und Minenräumbooten und auf den Schnellbooten taten und erfüllen sie weiterhin ihre heilige Pflicht für Führer und Volk ebenso wie auf den in die fernen Ozeane entsandten Handelsstörern, auf den Sperrbrechern und den übrigen Hilfsschiffen. An den Küsten in Norwegen und bis hinunter zum Atlantik stehen unsere Marineartilleristen an den Waffen. Ein Wille eint sie alle: Der unerschütterliche Wille zum Siege, den sie erringen werden.

In dieser großen Kampfgemeinschaft stehen aber auch die Männer der Arbeit, die in treuer Verbundenheit und hingebender Pflichterfüllung in den Werften, den Waffen- und Munitionsfabriken und den anderen Rüstungsbetrieben die Waffen für ihre Kameraden zur See und zu Lande schmieden, die England zerbrehen werden.



# BILDERNACHWEIS

## A. Bildverleger:

Associated Press GmbH., Berlin. — Atlantik, Berlin. — Gramkow, Wilhelmshaven. — Hoffmann, Berlin. — Gröner, Berlin. — E. de Long, Kiel. — Foto-Luben, Danzig. — Lürssenwerft. — Marine-Hauptfilm- und Bildstelle, Aufnahmen Peschken und Tober. — Pils, Berlin. — Presse-Bild-Zentrale, Berlin. — Scherl, Berlin. — Foto-Sönnke, Danzig. — Ufa-Wochenschau, Berlin. — Urbahns, Kiel. — Weltbild, Berlin. — Titelbild von Adolf Bock, Berlin. — Kartenzeichnungen von Jaeschke, Berlin.

## B. P.R.-Männer:

Andres — Augst — Beutler — Bieling — Böttger — Bölg — Dienstbach — Dietrich — Dreyer — Eschenburg — Dr. Frank — Giese — Gannet — Harings — Jasert — Submann — Köhler — Krang — Krasemann — Kraupa — Kraupa-Tuskany — Kröncke — Lange — Lassen — Mannewig — Mendl — Ob-schonka — Pieper — Prokop — Reichelt — Ruge — Seibel — Schend — Schiel — Schüge — Tews — Tuskany — Wächter — Weblau — Winkelmann — Zell — Zinnecker — Zuber.



# Kriegsmarine am Feind

Ein Bildbericht vom deutschen Freiheitskampf zur See.

In über 400 Bildern unserer Kriegsberichterstatte der Kriegsmarine hat der Verfasser ein Dokument über den heldenhaften Einsatz unserer Kriegsmarine vom Beginn des Krieges an zusammengestellt. Einzelschilderungen, Begleittexte zu den Bildern und Berichte des OKW. lassen den Leser den Kampf zur See um Großdeutschlands Freiheit miterleben.

Zum ersten Male wird der Leser in einem so umfassenden Bildwerk mit den Kriegsaufgaben und den Kampfhandlungen unserer Blauen Jungs und der Marineartilleristen bekannt gemacht. Der Kampf um Danzig, die Westerplatte und die Halbinsel Gela, die Sicherung unserer Seewege in der Nord- und Ostsee und die Durchführung der Gegenblockade gegen die Feindmächte durch Schlachtschiffe, Kreuzer, Zerstörer und Torpedoboote, die gefährvollen Minensperr- und Minenräumaufgaben der Minenschiffe, Minensuch- und Minenräumboote und der nicht minder schwere Kriegsdienst der Vorpostenboote werden anschaulich vor Augen geführt. Ebenso eindrucksvoll gezeigt werden die erfolgreichen Seinfahrten unserer Unterseeboote, die schneidigen Angriffe der Schnellboote und die kühnen Vorstöße der Zerstörer. Auch der Großeinsatz und das Zusammenwirken aller Flottenstreitkräfte bei den Operationen gegen Norwegen, Vorstöße in das Nordmeer (Seegefecht bei der Insel Jan Mayen) sind in Bild und Text dargestellt.

## Weitere Verlagserscheinungen

### Fernaufklärer im Großeinsatz

Alwin Morgfeld, Oberleutnant einer Aufklärungsstaffel, schrieb an der Front diesen packenden Erlebnisbericht. Von Kampfbereitschaft und Angriffsgeist, von Pflichtbewusstsein und Kameradschaft unserer Aufklärungsfieger erzählt dieses Buch. (RM. 1.50.)

### Flieger im Kampf

Bilddokumente von Kriegsberichterstatte der Luftwaffe, herausgegeben im Einvernehmen mit dem Reichsluftfahrtministerium von Hans Georg Schulze.

Die Presse schreibt zu diesem Bildwerk der Luftwaffe: „... einzigartige Dokumente ... herrliche Aufnahmen...“ „... geschichtlich bedeutungsvolles Werk ... wohlverdiente Anerkennung für unsere Flieger...“ (RM. 2.50.)

### Warschau - Paris - London

Eine Bildmappe vom Einsatz unserer Luftwaffe von Kriegsbeginn an mit über 30 lose eingelegten Bildblättern in der Größe 21 x 29,7 cm, die sich auch hervorragend zum Einrahmen eignen. Die Mappe enthält 2 mehrfarbige Zeichnungen und 15 zweifarbige Zeichnungen von Adolf Bock sowie 16 Großphotos unserer PK-Männer.

(RM. 3.20)

### Marchbefehl Mähren

Ein Buch vom Einmarsch unserer Truppen ins Protektorat mit zahlreichen Bildern und Texten sowie historischen Dokumenten. (RM. 2.10.)

### Wir von der Luftwaffe

Ein Bildwerk von der Ausbildung unserer Luftwaffe, vom Leben und Treiben der Flieger, Funker und Kanoniere. (RM. 2.10.)

VERLAG ERICH KLINGHAMMER · BERLIN